

CA1
Z
-2007
B71

BUILDING CANADA

Stronger, safer, better

BUILDING CANADA

Modern Infrastructure for a Strong Canada



Government of Canada
Gouvernement du Canada

Canada



Building Canada: Modern Infrastructure for a Strong Canada

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2007

Cat. No. lu154-4/2007

ISBN 978-0-662-05130-5

This document and additional information are available on the Web at www.buildingcanada.gc.ca

Également disponible en français sous le titre : Chantiers Canada : Une infrastructure moderne pour un Canada fort.

Table of Contents

Minister's Message	2
Modern Infrastructure for a Strong Canada	4
Infrastructure and the Economy	6
Infrastructure and the Environment	8
Infrastructure and Communities	10
Building Canada: The Plan	12
Building a Stronger Economy	12
Gateways and Border Crossings	12
Highways	13
Short-line Rail and Short-sea Shipping	14
Regional and Local Airports	15
Connectivity and Broadband	15
Tourism	16
Building a Cleaner Environment	17
Wastewater	17
Public Transit	18
Green Energy	19
Solid Waste Management	19
Building Better Communities	20
Drinking Water	20
Disaster Mitigation	21
Brownfield Redevelopment	21
Roads and Bridges	22
Sports and Culture	23
Building Canada: A New Approach	24
Base Funding for Municipalities	24
Gas Tax Fund	24
Goods and Services Tax Rebate	25
Base Funding for Provinces and Territories	25
Balancing Needs and Priorities	25
Gateways and Border Crossings Fund	26
Public-Private Partnerships	26
Building Canada Fund	27
A New Approach	28
Stronger, Safer, Better	30

Minister's Message



"Our Government will announce an infrastructure program, the Building Canada Plan, to support our long-term growth... The result will be safer roads and bridges, shorter commutes, more competitive business, improved cultural infrastructure and a better quality of life for all Canadians."

*Speech from the Throne
October 16, 2007*

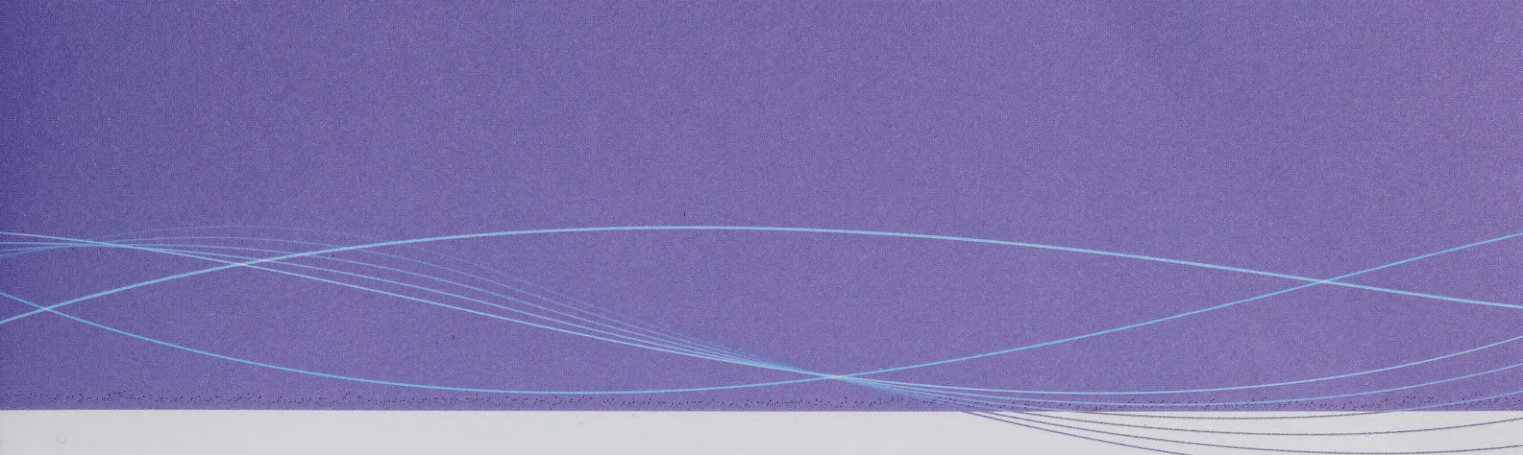
Since Confederation, national governments have built infrastructure to allow Canadians to travel, communicate and do business across our vast country. Government investments in infrastructure created Canada's early canals, national railway, the telegraph system, the St. Lawrence Seaway, ports, airports and the Trans-Canada Highway – the very foundations for building a nation and helping it grow and prosper.

It is as true today as it was when Canada was built – strong infrastructure makes a nation strong. Canada's Government recognizes, through the 2007 Speech from the Throne, that the time has come to exercise leadership by working more effectively with provinces, territories and communities to build a modern Canada founded upon world-class public infrastructure.

Infrastructure drives productivity, supports trade and fuels economic growth. It is critical to achieving our environmental goals and vital to building strong, competitive communities. But much of our public infrastructure is nearing the end of its expected lifespan and needs upgrading or replacing. Without significant investment in the country's critical physical assets, there is a risk that Canada will fall behind in the global economy and face challenges in maintaining a high quality of life for all Canadians.

Canada's Government has a long-term economic plan called Advantage Canada. This plan outlines several priority areas the government will focus on in the years ahead, including: a Tax Advantage (lower, more competitive rates); a Fiscal Advantage (reduce and eliminate debt); an Entrepreneurial Advantage (lower taxes, less red tape); a Knowledge Advantage (highly-educated and trained knowledge workforce); and finally, an Infrastructure Advantage – to ensure the seamless flow of people, goods and services.

To realize this Infrastructure Advantage, Canada's Government is making an historic infrastructure investment of \$33 billion under the new *Building Canada* plan. *Building Canada* will invest in infrastructure that will support a stronger economy, a cleaner environment and more prosperous communities. In short – a stronger, safer, and better Canada.



This comprehensive long-term infrastructure plan provides a framework for the federal government to collaborate with provinces, territories and municipalities to take action that is going to make a real difference in the everyday lives of Canadians. Infrastructure matters to Canadians – whether it is safer roads, shorter commutes to work, or cleaner water and air to help keep families healthy.

The *Building Canada* plan will provide tangible benefits to improve the lives of Canadians, while supporting the nation's most important economic and environmental goals.

It will provide a long-term structure and funding for governments to plan and deliver results that matter to Canadians: clean air and water, safer roads, shorter commutes, and prosperous, liveable communities.

Building Canada is an unprecedented plan to address the challenges of funding public infrastructure and help ensure Canada is strongly positioned for prosperity, global competitiveness and a sustainable, healthy society well into the 21st century.

I am pleased to provide you with a summary of *Building Canada*, the Government of Canada's new long-term infrastructure plan.



Lawrence Cannon
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

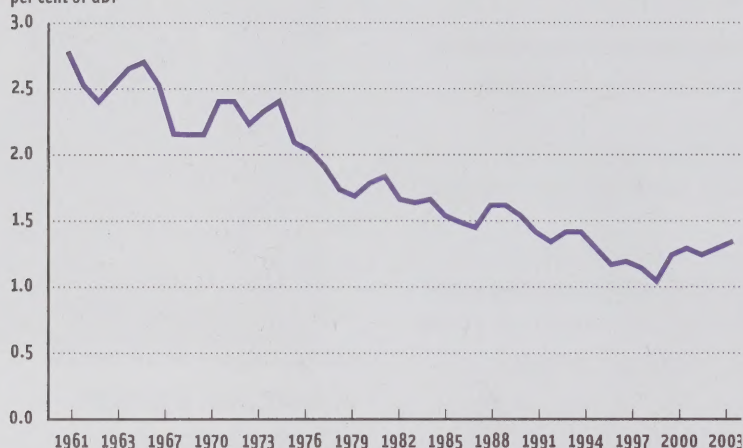
"Everything we do is designed to deliver practical, tangible benefits to Canadians. And everything we do serves our ultimate goal: a stronger, safer, better Canada."

Prime Minister Harper
February 6, 2007

Modern Infrastructure for a Strong Canada

Total Investments by All Orders of Government

Investment in Public Infrastructure Has Been Declining as a Percentage of GDP
per cent of GDP



Note: Infrastructure is defined as fixed non-residential building and engineering of federal, provincial, territorial and local public administrations.

Source: Department of Finance Canada.

Failure to make significant progress towards bridging the infrastructure gap could prove costly in terms of congestion, unreliable supply lines, blunted competitiveness, and growing environmental problems, with all the implications for living standards and quality of life.

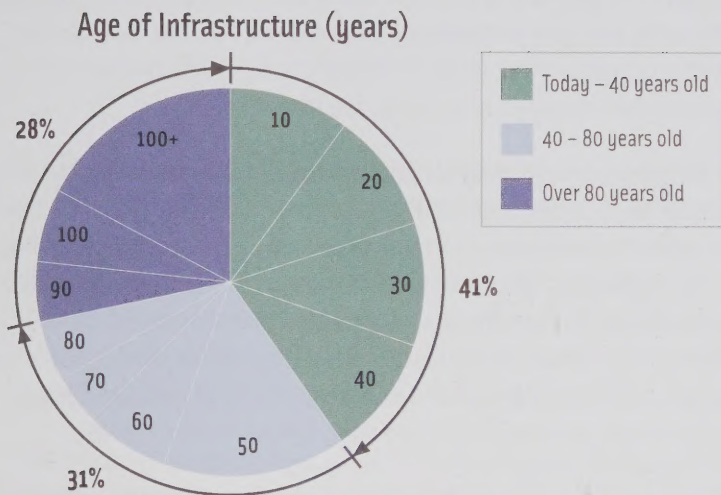
Organisation for Economic
Co-operation and Development,
Infrastructure to 2030: Main Findings
and Policy Recommendations,
Multi-Disciplinary Issues, April 2007

*B*uilding Canada is the blueprint for building a modern and prosperous Canada – a Canada equipped to meet the challenges of the 21st century. The *Building Canada* plan is a vision for a stronger, safer and better Canada built upon a foundation of modern, world-class public infrastructure, focused on national goals for a stronger economy, a cleaner environment and better communities.

Building Canada provides for a federal investment of \$33 billion over seven years through to 2014 – the largest single federal commitment to public infrastructure of this type. This historic initiative will support the quality and level of public infrastructure that Canada requires to keep pace with the demands of a changing world – a world of competitive global trade, increasing urbanization and pronounced environmental realities. Strong and modern infrastructure is an essential building block for Canada's competitiveness and long-term prosperity for Canadians, whether they live in large cities or small communities.

But population and economic growth are combining to increasingly overburden Canada's public infrastructure. The requirement to upgrade and replace public infrastructure stock is growing urgent.

Canadians look to their governments to provide safe and efficient infrastructure. They rightly expect all orders of government to collaborate to fulfill this fundamental responsibility. This is precisely what *Building Canada* is meant to do. The plan will guide the country through strategic, smartly-funded and executed infrastructure investments that will drive economic growth, enhance the quality of the environment and strengthen communities across the country.

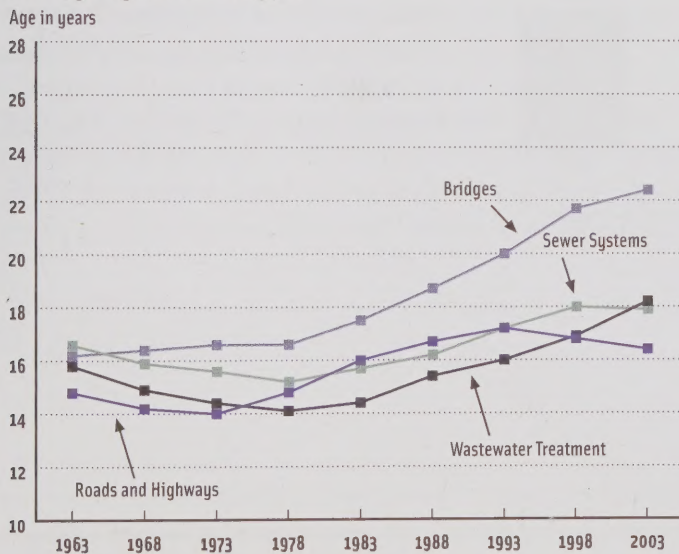


Source: Civil Infrastructure Systems, Technology Road Map 2003-2013, June 2003, available at <http://engineerscanada.ca/e/files/TRMReporteng.pdf>.

There is broad agreement that a large (infrastructure) debt exists, that it is growing, and that traditional approaches to infrastructure financing, funding and delivery are incapable of addressing it. It has also been argued that the infrastructure debt threatens Canada's future economic prosperity and quality of life.

Canada West Foundation, Foundations for Prosperity: Creating a Sustainable Municipal-Provincial Partnership to Meet the Infrastructure Challenge of Alberta's 2nd Century, 2004

Average Age of Asset Types



Source: Statistics Canada. Special tabulation, Investment and Capital Stock Division.

By 2003, the roads and highways network already had over 50 percent of its useful life behind it, and federal and provincial bridges had passed the halfway mark of their useful life. In contrast, municipal bridges were younger, and had only 41 percent of their useful lives behind them.

Statistics Canada, The Daily, January 30, 2006

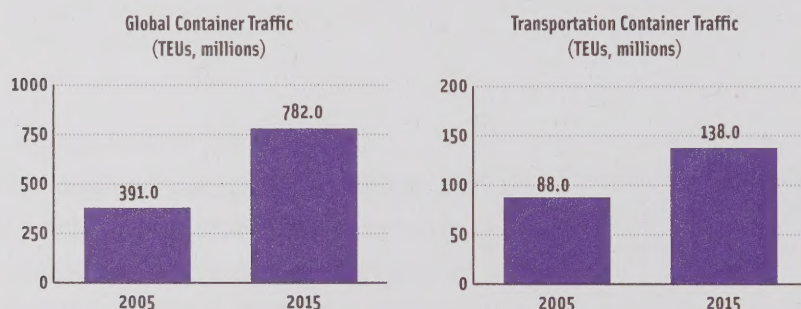
Infrastructure and the Economy

Canada's economy is already strong, with growth rates that surpass those of all other G7 nations. However, if Canada is to continue to live up to its potential in a global economy characterized by emerging economic superpowers, international "just-in-time" supply chains and fierce competition, modern, efficient and reliable infrastructure is essential to the country's prosperity today and for the long-term.

Canada, which is the most trade-dependent nation among the G7, exported goods and services accounting for 38 percent of its Gross Domestic Product (GDP) in 2005. More than \$1.8 billion in trade crosses the Canada-US border alone each day. This bilateral trading relationship is one of the largest economic relationships in the world and, in the last decade, growth in trade with the United States has averaged almost 6 percent annually.¹ This sharp and sustained rise in trade and traffic puts relentless pressure on major corridors and border crossings, creating bottlenecks and impeding the flow of goods and people. This is jeopardizing the very economic livelihood upon which Canada depends.

The ports that link Canadians to their world customers – major border crossings between Canada and the United States, the highways, rail lines, and waterways that connect all points of the transportation system – are all key assets that must meet current and future demands. However many of these assets are already strained, and the economic importance of boosting their capacity cannot be overstated, especially given that Canada's international trade continues to grow at impressive rates.²

Transpacific Container Traffic Forecast 2005-2015



Source: InterVISTAS Consulting, *Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor: A Strategic Context for Competitive Advantage*, March 2007

1 Connect 2 Canada, available at <http://www.connect2canada.com/getthefacttrade/>

2 The Conference Board of Canada, *Mission Possible: Sustainable Prosperity for Canada*, February 2007.

Every year, there are roughly 10 million truck trips across the Canada-US border, with the value of goods carried totaling approximately \$400 billion.

Transport Canada, Canada's Transportation System, available at <http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/brochure/default.htm>

Canada's growing trade with emerging economies, particularly in Asia, is also straining the transportation system. From 1999 to 2004, Canada's merchandise exports to China grew, on average, by 20 percent a year.³ The potential for future growth in commerce between North America and Asia is tremendous. There is also growing demand for exports of bulk commodities and increased use of containers for imports. Against this backdrop, having the infrastructure in place that allows the transportation system to move people and goods – quickly and reliably – is crucial to Canada's competitiveness.

Inadequate infrastructure can deter foreign investors. Research shows that inadequate public infrastructure tends to drive away foreign investment more so than quality infrastructure attracts private investment. This, in turn, suggests that public infrastructure is taken "as a given" – something that must be present. In fact, 80 percent of multinational executives believe that poor infrastructure quality affects Canada as an investment destination.⁴ Public infrastructure is also related to productivity. Congestion, for example, takes a major economic toll – it slows movement of goods and impacts productivity. Transport Canada estimates the total annual cost of congestion in terms of lost time and fuel consumption to be between \$2.3 billion and \$3.7 billion (in 2002 dollars) for Canada's nine major urban areas.⁵

Modern infrastructure also creates employment opportunities and attracts skilled knowledge workers, particularly in Canada's urban centres, increasing the cities' growth and competitiveness. Canada's three largest cities (Toronto, Montreal and Vancouver) generate 35 percent of the country's GDP, a major factor in the broader Canadian economy.

It has been estimated that a \$1 increase in the net stock of publicly owned infrastructure capital will generate 17 cents of "cost savings" to private producers per year.

Statistics Canada, Public Capital and its Contribution to the Productivity Performance of the Canadian Business Sector, November 2003

³ Quoted in Department of Finance, *A Plan for Growth and Prosperity*, November 2005.

⁴ Industry Canada, *Canada's Economic Prosperity: Challenge and Opportunities*, June 2006.

⁵ Transport Canada, *The Cost of Urban Congestion in Canada*, March 2006.

Infrastructure and the Environment

Maintaining a healthy and sustainable environment is directly related to the health and prosperity of Canadians, and the federal government has set the protection and promotion of a clean environment as a paramount national objective. Infrastructure investments can be a powerful tool for achieving environmental goals. Better infrastructure planning and construction can reduce the impact of human activity, and help protect and improve the environment.

Air pollution is estimated to cause at least 5,000 premature deaths each year in Canada,⁶ with personal transportation being among the main causes of air pollution. Shifting a larger portion of this traffic to public transit can improve air quality by providing an alternative to driving that is energy efficient and lower in emissions. A transit rider creates 65 percent lower greenhouse gas emissions than an auto user for the same trip, and commuters who take transit just twice a week can reduce their emissions by 25 percent.⁷

Energy generation is another major contributor to air pollution in many areas of the country. In general, Canada has one of the most diversified electricity generation bases in the world. Sources include natural gas, oil, coal, nuclear power, and hydro-electricity and other renewable energy. However, there is an increasing need to make Canada's energy supplies and technologies cleaner and more efficient.

Canada, because of its northern climate and dispersed geography, relies heavily on energy to heat and light homes and buildings, as well as for transporting people and goods. Historically, a large portion of this has been secured through fossil fuels. As a result, Canada is one of the largest per-capita emitters of greenhouse gases in the world. And this reliance on fossil fuels also has serious consequences for the air we breathe. We will also be required to assess the impacts of future climate change on our nation's infrastructure.

A 1997 report compiled for the National Air Issues Coordinating Committee estimated that reducing SO₂ (sulphur dioxide) emissions by 50 percent in eastern Canada (approximately 1 million tonnes) would avoid 950 premature deaths, 1,530 emergency room visits, and 209,350 asthma symptom-days.

Quoted in Options for a Clean Environment and Healthy Canadian Economy, 1997, available at <http://www.canren.gc.ca/app/filerepository/lirec.pdf>

6 Health Canada, *Estimated Number of Excess Deaths in Canada Due To Air Pollution*, April 2005.

7 Canadian Urban Transit Association, *Public Transit: A Climate Change Solution*, Issue Paper 16, December 2005.

Studies show that new rapid transit investments have the potential to significantly increase transit ridership and – importantly – attract new transit users away from their cars. For example, the introduction of the 98-B Bus Rapid Transit (BRT) line in Vancouver in 2003, along with accompanying transportation demand management measures, induced a 23 percent mode shift from auto to transit on the corridor, resulting in a net increase of 1.2 million passengers per year. In addition, in a 2004 survey, 42% of Vancouver SkyTrain riders reported that they were former auto users.

Transport Canada, Cost and Impacts of Transit Investments, January 2005.



Translink Buses, Vancouver, B.C.

Water pollution is another major environmental challenge and municipal wastewater effluents are one of the largest sources of pollution to Canadian waters.⁸ Although 84 percent of inland municipal populations in Canada that are served by sewers receive secondary or tertiary wastewater treatment, only a minority of coastal communities served by sewers have secondary treatment, with most having only primary or no treatment at all.⁹ In addition, the cost of treating health problems related to water pollution is estimated at about \$300 million per year.¹⁰ Again, effective modern infrastructure is needed to ensure sufficient processing and purification of wastewater, both for the protection of human health and to ensure the long-term viability of Canada's aquatic environments.

8 Environment Canada, *Water Pollution*, available at http://www.ec.gc.ca/water/en/manage/poll/e_poll.htm

9 Environment Canada, *Environmental Signals: National Indicator Series 2003*, 2003.

10 Environment Canada, *Water: Quick Facts*, available at http://www.ec.gc.ca/water/en/e_quickfacts.htm

Infrastructure and Communities

A successful redevelopment project in Calgary turned a former brownfield into a new vibrant, compact and mixed-use inner-city neighbourhood. It has prompted new redevelopments in the surroundings, and proved to be a financial success – the \$100 million public investments leveraged \$400 million by the private sector.


A presentation of the Garrison Woods redevelopment is available at <http://www.garrisonwoods.com>

Canada's national strengths are a function of the strengths of its communities, whether large or small, urban or rural. Livable and prosperous communities of all sizes define Canadians' standard of living, quality of life and overall well-being. And these communities must continually adapt to increasingly rapid change, and provide the infrastructure to maintain and improve residents' quality of life.

In the integrated global economy, Canada's large cities must compete with other global cities for private-sector capital investment and a skilled workforce. Today's skilled knowledge workers have high job mobility, picking and choosing the community where they will apply their skills. Cities and communities that provide a high quality of life are therefore able to attract, retain and create the required human capital to remain economically competitive. Talented professionals and investors are attracted to healthy, prosperous, vibrant and safe communities supported by public infrastructure such as public transit, sports facilities, green spaces, and arts and cultural institutions. Although many of Canada's largest cities consistently rank highly on global quality of life surveys¹¹, they face constant pressure to maintain this standing.

Smaller communities also have unique challenges. They must build and maintain the full range of municipal infrastructure regardless of their population size. A lack of reliable and affordable transportation is seen as an obstacle to community development, reducing citizens' mobility and creating barriers and costs for community and rural businesses. In remote communities, the lack of broadband communications service is another significant deterrent to growth and residents' quality of life.

11 2007 World-wide Quality of Life Survey, Mercer Human Resource Consulting, <http://www.mercer.com/referencecontent.jhtml?idContent=1173105>



An important determinant of a community's livability is the safety and reliability of its drinking water — an infrastructure issue of growing concern in communities across the country. Drinking water quality can be an issue for any city or community, but is most prevalent in smaller and rural communities. Every year in Canada, more than 700 boil-water orders are issued.¹²

In addition to other issues facing cities and communities, decades of expansion and industrial development have contributed to a prevalence of “brownfield” sites across Canada. These are contaminated, abandoned, or underutilized commercial or industrial sites within cities and communities. There are approximately 30,000 brownfield sites in Canada. The National Round Table on the Environment and the Economy estimates that redevelopment of these sites has the potential to generate up to \$7 billion a year in public benefits through the increased economic productivity of surrounding land, increased tax revenues, lower municipal infrastructure costs, reduced health risks, preservation of agricultural land, less air pollution and improved neighbourhoods.¹³

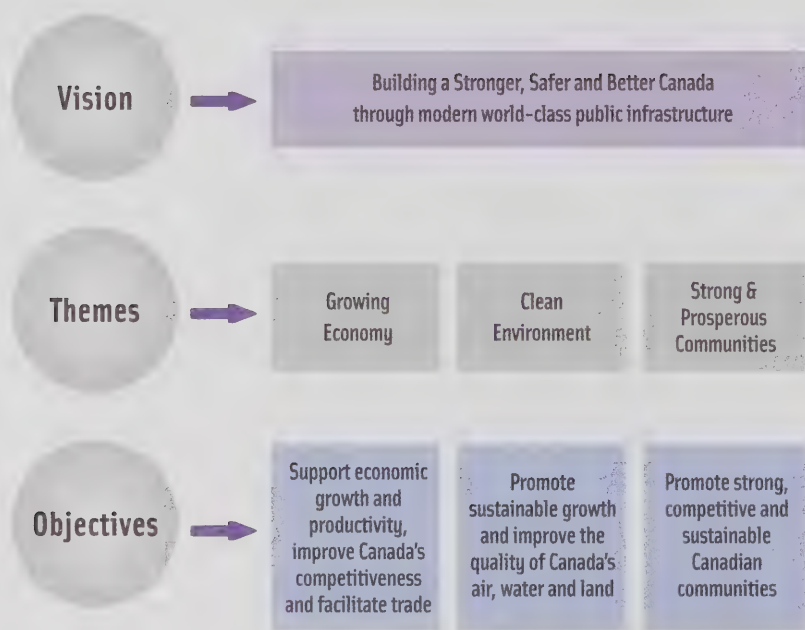
¹² The Water Chronicles, available at <http://water.ca/index.asp>

¹³ National Round Table on the Environment and the Economy, *Cleaning Up the Past, Building the Future — A National Brownfield Redevelopment Strategy for Canada*, 2003.

Building Canada: the Plan

*B*uilding Canada will fund strategic investments in projects designed to produce results in three areas of national importance: a **growing economy**; a **clean environment**; and **strong and prosperous communities**. Through this plan, all orders of government will work together to plan and build a modern Canada ready to compete with the best in the world. And the investments will deliver tangible results in areas that matter to Canadians—safer roads, faster commutes, cleaner water and air, and vibrant and healthy cities, towns and rural areas.

The Building Canada Plan



Building a Stronger Economy

Building Canada will help build a stronger Canadian economy by investing in infrastructure projects that contribute to increased trade, efficient movement of goods and people, and economic growth.

Gateways and Border Crossings

Given the critical role that trade plays in Canada's economy, upgrading and expanding gateway and border crossing infrastructure, and their key inter-modal linkages, is a major national priority. Many of these vital links are already strained in the face of current demands, and investments are required to ensure these assets are reliable and efficient, with the capacity to accommodate future trade needs.

The federal government's new *National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors* will help guide federal investment decisions on gateway and border crossing projects. This framework builds on Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative and identifies two priorities for new gateway and corridor strategies in central and eastern Canada.

On July 30, 2007, the Government of Canada signed a Memorandum of Understanding (MOU) with the Provinces of Ontario and Quebec which establishes the framework for

federal-provincial collaboration to develop the Ontario-Quebec Continental Gateway and Trade Corridor in partnership with the private and public sectors. The work carried out pursuant to this MOU will help guide investments along this Corridor.

Investments in trade-related infrastructure will be designed to:

- Improve the efficiency and safety of gateways and trade corridors, eliminating bottlenecks and reducing congestion, to enhance Canada's economic competitiveness and productivity and facilitate inter-provincial and international commerce;
- Optimize the use of all transportation modes and improve the integration of inter-modal connections;
- Advance knowledge of the transportation system to improve long-term planning, guide investment decisions, and promote innovative technologies and financing mechanisms;
- Minimize environmental impacts.



Reducing border congestion, improving safety.

Highways

The need to modernize and expand capacity for all modes of transportation in Canada is considerable, most acutely on the National Highway System (NHS). And this pressure is only going to increase with truck freight traffic projected to grow significantly over the next 20 years. Key components of the NHS also need to connect to inter-modal facilities and international gateways to meet the demands of global supply chains. Failure to keep pace would have severe economic and safety impacts.

In urban centres, congestion not only impedes the flow of people and goods but harms the environment by increasing air pollution. Rural and remote highways are also in immediate need of repair in many regions across Canada. These non-core components of the NHS play an important economic role in connecting smaller, more remote communities to the larger economic centres.



"We're investing in our future by upgrading our National Highway System, unblocking our border crossings and improving our gateway facilities on the Pacific and Atlantic coasts. Our goal is to ensure that every part of the country has the chance to benefit from the enormous economic opportunities that lie before Canada."

Prime Minister Harper, June 25, 2007, Fredericton, New Brunswick

Building Canada will focus on highway infrastructure projects designed to:

- Improve the safety and efficiency of Canada's transportation system, with an emphasis on the core *National Highway System*;
- Improve the state of good repair of these infrastructure assets;
- Improve mobility by reducing bottlenecks and congestion;
- Minimize negative environmental impacts.

Short-line Rail and Short-sea Shipping

As an exporting nation, Canada needs an integrated and efficient national transportation system. To remain competitive, Canada must ensure seamless connections between the modes. This can be accomplished through targeted investments in short-line railways and short-sea shipping facilities, increasingly important infrastructure in high-traffic areas such as major market hubs and coastal waterways.

Renewed and upgraded short-line railway infrastructure will provide better connections to mainline corridors, improve market access for rural shippers, strengthen rural economies and employment opportunities, and reduce stress on regional road infrastructure caused by truck transportation.

It is also important to stimulate investments in short-sea shipping facilities as Canada's trade and population continue to grow. Ports are an important inter-modal hub where a variety of transportation modes — trucks, trains and ships — converge. Capital investments will improve Canada's waterway capacity and usage, facilitate cross-border trade and help reduce congestion on road and rail networks.

Building Canada offers long-term funding for short-line and short-sea infrastructure designed to:

- Enhance Canada's economic competitiveness and productivity by improving the efficiency and integration of the country's transportation systems;
- Reduce bottlenecks and the growth of congestion;
- Minimize negative environmental impacts by making the best use of all available modes and existing infrastructure.

Regional and Local Airports

Many regional and local airports play a significant role in the communities they serve. They link smaller communities to larger national airports and to domestic and international markets. These airports deliver vital emergency services to small and remote communities.

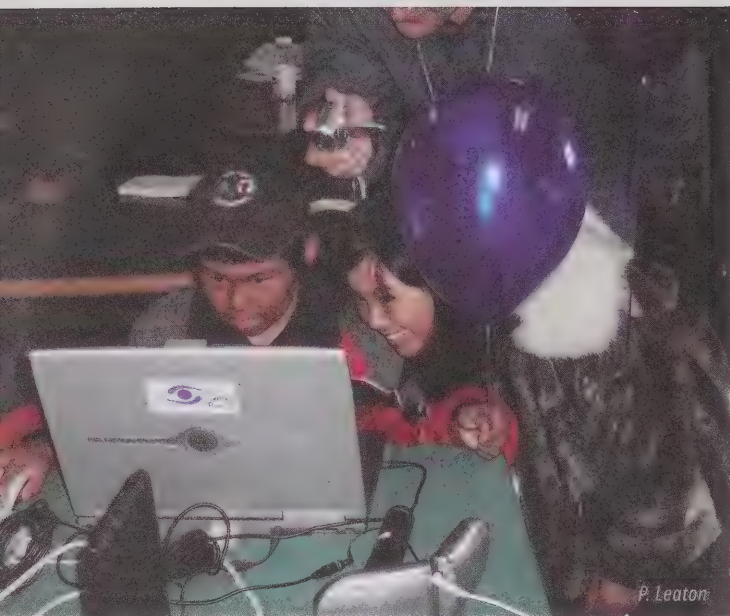
Airports require significant infrastructure, which may be beyond the means of some communities to provide. *Building Canada* investments will be directed towards projects in communities that can:

- Improve the efficiency and accessibility of regional and local airports;
- Improve or maintain high levels of safety and security.

Connectivity and Broadband

Technology that connects rural and remote communities to other parts of the country is very important in a country as vast as Canada. And Canadians increasingly recognize that broadband is not simply a "nice to have" technology. It is a fundamental requirement for many smaller communities and the prosperity of Canada as a whole.

Smaller and remote centres need broadband technology to provide their citizens with improved access to government and health services, jobs, business opportunities, education and training. Having broadband access can also reduce the need to travel to larger urban centres, producing environmental benefits.



Broadband and connectivity in Nunavut

A lot of progress has been made in the expansion of broadband infrastructure, but significant gaps remain. Businesses are reluctant to bring broadband Internet services to communities with small populations and lower levels of income and business activity. Some 2,000 communities will still not have high-speed access by 2008 including, most notably, many aboriginal communities.¹⁴

Building Canada promotes investments in connectivity infrastructure designed to:

- Improve the delivery of public services, such as government services, education and health;
- Improve quality of life, social development, reduce travel requirements, and increase the potential for innovation and economic development by connecting Canadians – particularly in rural and remote communities.

Tourism

Tourism and business travel are important parts of Canada's economy. They create jobs and provide foreign exchange and revenues. Tourism contributed more than \$26 billion to the Canadian economy in 2005.¹⁵

The private sector plays a major role in tourism and meeting infrastructure as well as attractions across Canada. However, public sector investments can also play a role and *Building Canada* will focus on one such area: investments in convention centres and exhibition spaces. These facilities help strengthen the reputation of Canadian cities as world-class convention destinations, while contributing to Canada's brand and profile in the international community.

Building Canada encourages investments in infrastructure that can achieve significant economic and/or regional impact through the construction or improvement of convention centres or exhibition hall-type facilities.

14 Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, *CRTC Telecommunications Monitoring Report: Status of Competition in Canadian Telecommunications Markets*, July 2007.

15 Canadian Tourism Commission, *Tourism Snapshot: 2005 Year Review*, Volume V, Issue I, 2005.

In Montreal, transit contributes almost \$1 billion in added value to the economy each year and enables Montreal households to save \$570 million annually.

Board of Trade of Metropolitan Montreal, Public Transit: A powerful economic development engine for the metropolitan Montreal region, December 2004

Building a Cleaner Environment

Building Canada will focus on infrastructure investments that contribute to cleaner air, water and land.

Wastewater

The quality of wastewater effluent can have a direct impact on human health. Yet, in too many cities and communities across Canada, treatment of wastewater is either insufficient or non-existent. Fifteen percent of inland communities undertake only primary level wastewater treatment.¹⁶ Advanced treatment facilities provide additional layers of protection with secondary and tertiary treatment.

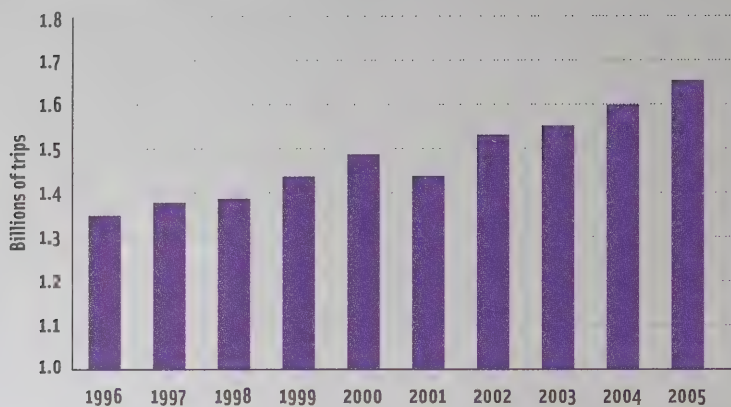
Although some communities have advanced wastewater treatment plants, many others are dumping untreated or poorly treated liquid waste into natural water systems. Coastal communities face the greatest challenges, with the majority having only primary treatment, and some, no treatment at all. And even when there is adequate wastewater treatment, stormwater can cause the sewer system to overflow, allowing raw sewage to spill directly into our rivers, lakes, and oceans. This is a situation that all levels of government must work hard to correct.

Building Canada will encourage investments in wastewater infrastructure designed to:

- Reduce the negative impacts of municipal wastewater effluent or storm-water effluent on human health and the environment;
- Improve the management of wastewater sludge;
- Improve the management and efficiency of municipal wastewater infrastructure or storm-water infrastructure;
- Improve the quality of treated municipal wastewater effluent and storm-water discharged into the environment.

¹⁶ Environment Canada, *Environmental Signals: National Indicator Series 2003*, 2003.

Transit ridership in Canada



Source: Canadian Urban Transit Association

"Federal investment in transit would support the growth and development of more compact cities and support more transit connections between cities and growth areas."

Federation of Canadian Municipalities,
Towards a National Transit Strategy –
Issue Briefings, 2006

Public Transit

Public transit is a key part of urban transportation infrastructure. Sound investments in public transit can improve mobility and help get people out of their cars, which reduces traffic congestion, greenhouse gas (GHG) emissions and air pollution. In addition to the environmental value, these investments benefit the economy and quality of life in cities. Well-planned public transit systems that are integrated into the urban form can provide a fast, effective and economical transportation option for city residents, as well as broader access to jobs, education, health care facilities and recreational facilities. And for many users, public transit is often the only affordable option.

"Between 1990 and 2004, road vehicles contributed to 86 percent of the growth in emissions from transportation. In 2004, transportation also consumed nearly one third of all energy used in Canada. If the trend continues over the next 25 years, a 40 percent growth in fossil fuel consumption will be needed to support current patterns of transportation."

National Round Table on the Environment and the Economy, State of the Debate: The Road to Sustainable Transportation in Canada, 2007

As reported by the Canadian Urban Transit Association, transit ridership in Canadian cities reached an all time high in 2006, and has grown by 16 percent over the past five years.¹⁷ However, the modal share accounted for by transit has not increased at the same rate. *Building Canada* aims to support the increased use of transit, as well as increased transit modal share, and help Canada's cities and communities meet future public transit demand. Funding of these projects will complement other federal initiatives such as the transit pass tax deduction and the Public Transit Fund.

Building Canada will promote public transit infrastructure investments designed to:

- Improve mobility, reduce travel times and increase safety and efficiency;
- Expand public access and ridership;
- Reduce the growth of GHG and other emissions;
- Contribute to sustainable municipal development and land-use planning.

¹⁷ Canadian Urban Transit Association, *Canadian Transit Ridership Breaks All-Time Record Again in 2006*, available at <http://www.cutaaactu.on.ca/en/node/1539>



Wind turbines in Southern Alberta

Green Energy

Canada relies heavily on fossil fuels for heat and electricity. Air quality is particularly affected by conventional fossil fuel burning technologies used in electricity generation and transportation. Coal fired generating stations, for example, are a significant source of air pollution and GHG emissions. Canada needs new, cleaner and more efficient energy infrastructure to meet its expanding demand.

Building Canada will stimulate investments in sustainable energy infrastructure that contribute to:

- Increased availability and/or security of Canada's clean energy supply;
- Increased availability of renewable energy;
- Improved air quality;
- Reduced GHG emissions.

Solid Waste Management

As the population grows and Canadians' standard of living improves, dealing with solid waste becomes a growing challenge. As Canadians consume more, they produce more solid waste for disposal. The amount of garbage Canadians produce, particularly in large cities, can generate conflict and disagreement over disposal locations, and solid waste in landfills, regardless of location, poses numerous environmental threats. Poorly managed landfills can contain high levels of toxic chemicals that may leak into surrounding environments. Landfills are also a source of methane gas – a greenhouse gas – and other types of air pollutants.

Nanaimo – From sewage to electricity

With the help of the federal Gas Tax Fund, the Regional District of Nanaimo in British Columbia is upgrading its sewage treatment plants and adding a co-generation facility to convert biogas from sludge into electricity. By turning sewage waste into electrical energy, the region will generate energy equivalent to the amount used by 250 homes.

The Province, "Nanaimo to create electricity with sewage," July 17, 2007, page A18

Effective infrastructure solutions can help reduce the quantity of waste going to landfills as well as its potential harm to the environment. This includes innovative processes that can transform waste into useful products, including energy.

Building Canada will promote investments in solid-waste processing infrastructure that can reduce the environmental impacts resulting from municipal solid waste management.

Building Better Communities

Building Canada will promote strong, sustainable, competitive and livable Canadian communities through investments in critical infrastructure.

Drinking Water

Canada has more than one-quarter of the world's freshwater reserves, but even in a country as "water-rich" as Canada, there are challenges associated with the quality and supply of water. Many urban centres and rural areas need more and better water treatment systems so they can provide safe drinking water to their citizens. Rapidly growing cities face increasing pressure on their potable water sources, and many rural and remote areas that rely on wells have water quality problems.

Water conservation is also a problem, as many areas in Canada now experience seasonal water shortages. Still, Canadians pay some of the lowest water rates in the world and are amongst the highest water users. Investments in water infrastructure, supported by improved metering and effective pricing, will help reduce water consumption and protect fresh water supplies.

Building Canada promotes long-term funding for water infrastructure projects designed to:

- Improve the safety, management, reliability and efficiency of Canada's drinking water treatment and distribution systems;
- Increase the number of households with access to safe drinking water that meets or exceeds the *Guidelines for Canadian Drinking Water Quality*;
- Improve protection and management of drinking water sources;
- Improve conservation of water.



Water treatment plant

In August 2005, the Greater Toronto Area was hit with the most expensive natural catastrophe in Ontario history, the second most costly ever for the country. Heavy rains breaching the 100-year-event level washed away infrastructure, flooded basements, and damaged cars with falling trees and rising flood waters. Also two tornadoes set down in the Salem/Fergus, Ontario area, damaging several properties. All in all, the event caused more than \$500 million in insured losses.

Disaster Management, Vol. 1, Issue 2, summer 2007

Disaster Mitigation

One-third of Canadians live in areas likely to experience natural disasters, ranging from floods and earthquakes, to hail and landslides.¹⁸ And these can have an immediate and widespread impact on transportation systems, electricity and telecommunications networks, water treatment systems and critical public facilities such as hospitals.

Climate change is expected to increase the frequency and magnitude of many of these natural disasters, and this will inevitably affect Canada's infrastructure. It could also necessitate the need to design, build and maintain our infrastructure differently to adapt to future changes. The country has already experienced a rise in mean temperature, heavier rainfalls and more severe winter storms. And these changes are all projected to accelerate over time. Canada needs to protect its critical infrastructure assets from adverse climate change and ensure communities continue to provide vital services when natural disasters occur.

Building Canada investments will be directed towards projects that will reduce the vulnerability of a community or public infrastructure to the negative impacts of extreme natural events, including adverse events related to climate change.

Canada needs to protect its critical infrastructure assets from adverse climate change and ensure communities continue to provide vital services when natural disasters occur.

Brownfield Redevelopment

The redevelopment of brownfields—abandoned, or underutilized commercial or industrial sites—offers many potential community benefits, including affordable housing and new sources of economic activity. Redevelopment of these sites into higher-density, livable spaces can also provide an alternative to urban sprawl.

There are, however, barriers to brownfield redevelopment. One key challenge is that it is difficult for would-be developers to gain access to capital in the early stages due to environmental liability risks. Public investments in brownfields can help address such barriers.

"Left idle and unmanaged, brownfields represent a significant loss of economic opportunity. They adversely impact a neighbourhood's image and quality of life, and in some cases pose risks to human health and the environment. Brownfields also represent an untapped opportunity to revitalize older neighbourhoods and generate wealth for communities."

National Roundtable on the Environment and the Economy, Cleaning Up the Past, Building the Future: A National Brownfield Redevelopment Strategy for Canada, February 2003

¹⁸ Public Safety Canada, *Keeping Canadians Safe*, available at <http://ps-sp.gc.ca/prg/em/ndms/aboutsnac-en.asp>

Dockside Green (Victoria B.C.) – From brownfield to a green community

The Dockside Green project has already won numerous awards in the fields of architecture, brownfield redevelopment and urban design. The project, which includes federal financial support through the Federation of Canadian Municipalities' Green Municipal Fund, will reclaim and redevelop a 12-acre former industrial waterfront property on land previously owned by the City of Victoria, situated in the heart of the city. Development will include light industrial, commercial (office and retail) and residential spaces, to be built between 2006 and 2014. Beyond mixed land uses, the project seeks to achieve social diversity (including social housing and housing for seniors) and to build an ecological community – one that uses biomass energy co-generation and which is greenhouse gas neutral. In fact, developers have a goal to create "North America's greenest community".

Building Canada investments will be directed towards projects designed to contribute to:

- The removal or neutralization of the negative effects of brownfields on communities and the environment by remediating and redeveloping these properties in a sustainable manner;
- More intense land use within cities and communities.

Roads and Bridges

Many municipal roads and bridges are in need of repair and, left unattended, this could compromise safety and efficiency. Older bridges, in particular, raise serious safety concerns and require prompt attention. Additionally, where municipal roads and regional highways are poorly designed, traffic congestion and longer travel times are likely.

Building Canada will support investments in road and bridge infrastructure projects that:

- Improve transportation safety and efficiency;
- Improve mobility through removal of bottlenecks and reduced congestion;
- Minimize environmental impacts.



Kicking Horse Canyon Project, B.C.

Sports and Culture

Many of Canada's sports facilities were built decades ago and are in need of repair or replacement. As populations grow, key regional communities face a shortage of sports venues. New or improved sports infrastructure will enhance access and promote sport and physical activity. Moreover, Canada can further promote healthy lifestyles by developing policies that encourage active modes of transportation and healthy community and infrastructure design.

Culture creates dynamic cities and communities and helps promote and sustain Canada's rich multicultural heritage. Cultural infrastructure, such as museums, theatres and art galleries, provides the venues for citizen engagement and participation in artistic and cultural activities that help define a community. Cultural industries also generate economic activity and attract skilled workers and tourists to a community. In 2004, the cultural sector was estimated to comprise 3.1 percent of the total labour force in Canada.¹⁹ Moreover, the contribution of cultural industries to provincial GDPs and employment is significant in Ontario and Quebec, and it is growing rapidly in British Columbia and Alberta.²⁰

Building Canada offers support for sports and culture infrastructure projects providing significant regional or economic benefit that can:

- Provide increased opportunities for sport activities that can improve the health of Canadians and strengthen Canadian communities;
- Provide increased opportunities for the development of Canadian athletes and/or the hosting of major amateur athletic events;
- Support arts and/or heritage facilities;
- Help communities express, preserve, develop and promote their culture and/or heritage within Canada.



*Canadian Opera Company –
Four Seasons Centre, Ontario.*

¹⁹ Culture Human Resources Council, *Canada's Cultural Sector Labour Force*, 2004.

²⁰ Statistics Canada, *Economic Contribution of the Culture Sector in Canada : A Provincial Perspective*, December 2004.

Building Canada: A New Approach

The tools of the *Building Canada* plan include a number of flexible initiatives and targeted programs that balance regional needs with national priorities. Sustained base funding will allow governments to plan for the longer-term and provide flexibility, while distributed program and nationally-targeted funding balance national, regional and local infrastructure priorities.

Base Funding for Municipalities

\$33B Building Canada Plan 2007-2014

Municipal GST Rebate	\$5.8B
Gas Tax Fund	\$11.8B
Building Canada Fund	\$8.8B
Public-Private Partnerships Fund	\$1.25B
Gateways and Border Crossings Fund	\$2.1B
Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative	\$1.0B
Provincial-Territorial Base Funding	\$2.275B
Total	\$33.0B

Over half of the funding under the *Building Canada* plan will be provided as base funding for municipalities. In total, over \$17.6 billion will be provided over seven years through the Gas Tax Fund (GTF) and the Goods and Services Tax (GST) Rebate. This funding is stable, predictable and flexible. It allows Canadian municipalities to plan for the longer-term, using a dedicated source of funds to address their ongoing infrastructure needs.

Gas Tax Fund

Budget 2007 extended the *Gas Tax Fund* (GTF) from 2010 to 2014 at \$2 billion per year. As a result, over the next seven years, municipalities will receive \$11.8 billion through this mechanism. Municipalities can pool, bank and borrow against this funding, providing significant additional financial flexibility.

The GTF supports environmentally sustainable municipal infrastructure that contributes to cleaner air, cleaner water and reduced GHG emissions. Eligible categories of investment include public transit, water and wastewater infrastructure, community energy systems, the management of solid waste, and local roads and bridges that enhance sustainability outcomes. The GTF also provides funding to increase the capacity of communities to undertake long-term planning. Funding for planning capacity is complemented by a requirement for communities to develop *Integrated Community Sustainability Plans*, which are long-term plans aimed at improving sustainability outcomes in Canada's communities. To ensure accountability to Canadians, communities report on their use of the funds on an annual basis.

Goods and Services Tax Rebate

The GTF is complemented by the GST Rebate, which is a 100 percent rebate of the GST paid by municipalities. Over the next seven years, the maintenance of the increase in this rebate from 57 percent to 100 percent is expected to provide communities with over \$5.8 billion in additional flexible funding to address their highest priorities, from new infrastructure assets to the maintenance and operation of existing public infrastructure and facilities. Municipalities are accountable directly to their municipal taxpayers in respect of this funding and separate reporting is not required by the Government of Canada.

Base Funding for Provinces and Territories

Building Canada also provides \$25 million annually to each province and territory over seven years, for a total of \$175 million for each jurisdiction. This represents an expenditure of \$2.275 billion over the full period. This Provincial-Territorial Base Funding will support all of the categories noted below under the *Building Canada Fund* (BCF), as well as non-core National Highway System infrastructure and the safety-related rehabilitation of infrastructure in all BCF-eligible categories. Federal funding will be cost-shared with provinces and territories to maximize investment by all orders of government, but, similar to the GTF, federal funding will be provided up-front and on a regular basis, and does not have to be utilized in the year in which it was provided. This ensures additional financial flexibility to provinces and territories as part of *Building Canada*. All provinces and territories will benefit from this investment in modern public infrastructure, but most especially smaller jurisdictions, which generally have lower population densities.

Balancing Needs and Priorities

The *Building Canada* plan also includes three new national infrastructure programs. The *Gateways and Border Crossings Fund* and the *Public-Private Partnerships Fund (P3 Fund)* are targeted investment programs, focused on addressing specific national priorities. The third new program, the *Building Canada Fund*, is the new flagship infrastructure program of the Government of Canada. It complements the other funding programs by providing a balanced response to addressing local and regional infrastructure needs, while always advancing national priorities that are important to all Canadians.

Gateways and Border Crossings Fund

The *National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors* will guide the development of a limited number of new gateway and corridor strategies and will help determine the projects to be funded by the *Gateways and Border Crossings Fund*. This \$2.1 billion fund will focus on strategic trade corridors linking to international gateways. Eligible projects will include core National Highway System (NHS) facilities impacted by increased trade flows, inter-modal connectors and facilities, international bridges and tunnels, rail/road grade separations, short-line rail, short-sea shipping and intelligent transportation systems. At least \$400 million from this fund will be devoted to the construction of an access road for the new Windsor-Detroit crossing – the busiest border point for Canada-United States trade – and one of the most significant commercial trade corridors in the world. Projects will be assessed on the basis of merit. Federal funding will be cost-shared to generate additional investment in this critical infrastructure.

The activities under the *Gateways and Borders Crossing Fund* build on the *Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative*, which was significantly enriched through the *Building Canada* plan. Investments from this \$1 billion initiative are already producing results on policy, governance and operational issues, including strategic infrastructure projects to enhance marine, rail and road connections, and system capacity.

Public-Private Partnerships

Private capital and expertise can make a significant contribution to building infrastructure projects faster and at a lower cost to taxpayers. The private sector is also often better placed to assume many of the risks associated with the construction, financing, and operation of infrastructure projects. As a result, the use of public-private partnerships (P3s) around the world has been expanding rapidly, with many countries taking practical steps toward the development of programs aimed at fostering stronger P3 markets. While Canada has made some progress in the use of P3s with the development of some high profile projects (including the Confederation Bridge linking Prince Edward Island and New Brunswick, and the Canada Line transit project in British Columbia), when measured against comparable western jurisdictions such as the United Kingdom or Australia, Canada generally lags behind in the use of P3s. In fact, Canadian pension funds are often investing in public infrastructure projects in other countries as a result of a lack of P3 opportunities to be found within Canada.

The Government of Canada will take a leadership role in developing P3 opportunities within Canada through two initiatives. The first is the \$1.25 billion *Public Private Partnerships Fund*. This program will support innovative projects that provide an alternative

to traditional government infrastructure procurement. The *P3 Fund* will help expand infrastructure financing alternatives in Canada, provide incentives to attract investments from the private sector, and increase knowledge and expertise in alternative financing.

In addition, the Government of Canada is committing \$25 million over five years to establish a federal P3 Office. The P3 Office will facilitate a broader use of P3s in Canadian infrastructure projects, including through the identification of P3 opportunities at the federal level. The *Building Canada* plan also encourages the development and use of P3 best practices by requiring that P3s be given consideration in larger infrastructure projects funded through the *Gateways and Border Crossings Fund* and by the *Building Canada Fund*. Specifically, all projects seeking \$50 million or more in federal contributions will be required to assess and consider the viability of a P3 option.

Building Canada Fund

The Building Canada Fund (BCF) will total \$8.8 billion over seven years. The BCF will focus on projects that deliver economic, environmental and social benefits to all Canadians. The priority funding categories for the fund will be Core National Highway System (NHS) Routes, Drinking Water, Wastewater, Public Transit and Green Energy. Other eligible investment priority areas include environmental projects (Solid Waste Management), projects that support economic growth and development (Short-line Rail and Short-sea Shipping, Connectivity and Broadband, Tourism, and Regional and Local Airports), as well as projects that contribute to the ongoing development of safe and strong communities (Disaster Mitigation, Culture, Sport, Local Roads and Bridges, and Brownfield Redevelopment). Funding will be used to support public infrastructure owned by provincial, territorial and municipal governments and entities, as well as private industry, in certain cases.

Funding will be allocated for projects in the various provinces and territories based on their population (as of the 2006 Census). The program will operate through two components: the Major Infrastructure Component (MIC) and the Communities Component. All projects will be cost shared, with the maximum federal contribution to any single project being 50 percent. However, generally speaking, municipal infrastructure projects will be cost-shared on a one-third basis. For projects where the asset is owned by a private entity, the maximum federal contribution will be 25 percent.

The MIC will target larger, strategic projects of national and regional significance. Under the MIC, two-thirds of funding, on a national basis, will be directed to the above-mentioned National Priorities. Projects under the MIC will be selected on the basis of merit through a federal-provincial/territorial negotiation process and all projects will be required to meet criteria targeting environmental, economic and quality of life objectives – regardless of the category. Innovative technologies and partnerships will also be emphasized.

The Communities Component is focused on projects in communities with populations of fewer than 100,000. Projects will be selected through an application-based process and, like projects under the MIC, will be evaluated on the extent to which they meet environmental, economic and quality of life objectives. This will significantly help smaller communities address their infrastructure pressures and serve as a complementary instrument to GTF funding.

A New Approach

The *Building Canada* plan is about more than just funding. Through *Building Canada*, the Government of Canada will work with its partners to promote knowledge, research, best practices, long-term planning and capacity building. Capital infrastructure funding will therefore be complemented by support for research, planning and capacity building. Up to 1 percent of funding under the Major Infrastructure Component and the Communities Component of the *Building Canada Fund* in each jurisdiction can be used for cost-shared projects in these areas. In addition, a separate \$45 million program to support research, planning and feasibility studies will be implemented at the national level. These investments will help support provinces, territories, communities and the Government of Canada, to increase the knowledge base available to support policy development and decision making. Better knowledge will help us reduce the cost of future infrastructure capital investments across Canada, and this is often one of the most cost effective ways of dealing with future infrastructure challenges.



In addition, the *Building Canada* plan will also create a new framework for different orders of government to come together to assess infrastructure needs and priorities on a regular basis and to plan investments to meet these needs. Through Framework Agreements signed with each province and territory, the Government of Canada will work in partnership to address infrastructure issues in a consistent and coherent manner, which takes into account long-term planning. As a result, not only will we address our immediate needs, but we will also ensure that we are looking towards our long-term priorities and objectives in a coherent and systematic way.

Stronger, Safer, Better

Building Canada is an historic and unprecedented Government of Canada initiative, an ambitious but essential plan that harnesses the power of infrastructure to advance the nation's most important goals. *Building Canada* will strengthen the country's physical, economic and social backbone. It will deliver real and tangible results for Canadians. It will help Canadian businesses sell their products around the world. It will help cut travel times within and between communities. It will provide Canadians with cleaner and safer drinking water and a healthier environment. And it will help revitalize communities, large and small. It is 21st century nation-building.

For the first time in modern history, the Government of Canada has produced a comprehensive plan for infrastructure in order to work in partnership with Canada's provinces, territories and municipalities. For the first time in modern history, the Government of Canada has articulated a concrete vision to guide infrastructure investments within a coherent strategic framework. For the first time in modern history, the Government of Canada will use a comprehensive suite of policy, program and base funding instruments to work in concert towards a common infrastructure goal. For the first time in modern history, the Government of Canada will systematically utilize infrastructure spending to build a stronger, safer and better Canada.

For more information on *Building Canada*, please visit: www.buildingcanada.gc.ca.

Building a Better Canada

Growing Economy

- Gateways and Borders
- Core National Highway System
- Short-line Rail/Short-sea Shipping
- Connectivity and Broadband
- Tourism
- Regional/Local Airports

Clean Environment

- Wastewater Treatment
- Public Transit
- Green Energy
- Solid Waste Management

Stronger

Better

Safer

Stronger Communities

- Clean Drinking Water
- Disaster Mitigation
- Brownfield Redevelopment
- Culture and Sports
- Feeder and Remote National Highways
- Local Roads and Bridges

Plus fort, sécuritaire et meilleur

Chantiers Canada est une initiative historique et sans précédent du gouvernement du Canada, un plan ambitieux mais essentiel qui canalise le pouvoir de l'infrastructure pour favoriser l'atteinte des objectifs les plus importants du pays. *Chantiers Canada* renforcera le fondement physique, économique et social du Canada. Cette initiative suscitera des résultats réels et tangibles pour les Canadiens. Elle aidera les entreprises canadiennes à vendre leurs produits à l'échelle internationale. Elle contribuera à réduire le temps de déplacement au sein des collectivités et entre elles. Elle assurera aux Canadiens de l'eau potable plus propre et plus sécuritaire et un environnement plus sain. De plus, elle contribuera à revitaliser les collectivités, grandes et petites. Elle contribuera au développement du pays pour le XXI^e siècle.

Pour la première fois dans l'histoire moderne, le gouvernement du Canada a produit un plan détaillé pour l'infrastructure afin de travailler en partenariat avec les provinces, les territoires et les municipalités du Canada. Pour la première fois dans l'histoire moderne, le gouvernement du Canada a articulé une vision concrète afin d'orienter les investissements dans l'infrastructure au sein d'un cadre stratégique cohérent. Pour la première fois dans l'histoire moderne, le gouvernement du Canada aura recours à un ensemble complet de politiques, de programmes et d'instruments de financement de base pour atteindre un objectif commun au chapitre de l'infrastructure. Pour la première fois dans l'histoire moderne, le gouvernement du Canada utilisera systématiquement les dépenses dans l'infrastructure pour bâtir un Canada plus fort, sécuritaire et meilleur.

Pour plus de renseignements sur *Chantiers Canada*, veuillez consulter : www.chantierscanada.gc.ca

Bâtir un Canada meilleur

- Économie croissante
- Portes d'entrée et corridor
- Réseau routier et corridor
- Lignes ferroviaires et transport maritime sur courtes distances
- Connectivité et large bande
- Tourisme
- Aéroports locaux/nationaux
- Environnement plus sain
- Traitement de eaux usées
- Transport en commun
- Énergie verte
- Gestion des déchets solides



- Eau potable
- Atténuation des effets des catastrophes
- Réaménagement des friches industrielles
- Sports et culture
- Artères d'accès et éloignées du Réseau routier national
- Routes et ponts locaux

la planification et le renforcement de la capacité. Jusqu'à 1 pour cent du financement versé aux termes du volet Grandes infrastructures et du volet Collectivités du *Fonds Chantiers Canada*, dans chaque province et territoire, peut être utilisé pour des projets à coûts partagés à ce chapitre. En outre, un programme distinct de 45 millions de dollars pour appuyer les études de recherche, de planification et de faisabilité sera mis en œuvre au niveau national. Ces investissements contribueront à soutenir les provinces, les territoires, les collectivités et le gouvernement du Canada pour accroître la base de connaissances disponibles pour sous-tendre l'élaboration de politiques et la prise de décisions. De meilleures connaissances nous aideront à réduire le coût des investissements futurs dans l'infrastructure au Canada, ce qui est souvent l'une des façons les plus rentables de relever les défis futurs en matière d'infrastructure.

En outre, le plan *Chantiers Canada* créera également un nouveau cadre pour que les différents gouvernements se réunissent régulièrement pour évaluer les besoins et les priorités au chapitre de l'infrastructure, et pour prévoir des investissements afin de répondre à ces besoins. Par l'entremise d'ententes cadres conclues avec chaque province et chaque territoire, le gouvernement du Canada travaillera en partenariat pour répondre aux enjeux relatifs à l'infrastructure de façon uniforme et cohérente, qui tient compte de la planification à long terme. Par conséquent, non seulement tiendrons-nous compte de nos besoins immédiats, mais nous tiendrons également compte de nos priorités et objectifs à long terme de manière systématique et cohérente.



Une nouvelle approche

Le volet Collectivités concerne les projets mis en œuvre dans les collectivités dont la population est inférieure à 100 000 habitants. Les projets seront choisis par l'entremise d'un processus fondé sur des demandes et, à l'instar des projets du volet Grandes infrastructures, seront évalués en fonction de la mesure dans laquelle ils répondent aux objectifs environnementaux, économiques et relatifs à la qualité de vie. Ce volet aidera les petites collectivités à mieux répondre aux pressions en matière d'infrastructure, et servira de financement complémentaire au FTE.

Le volet Grandes infrastructures ciblera des projets stratégiques de plus grande envergure, d'importance nationale et régionale. Dans le cadre de ce volet, les deux tiers du financement, à l'échelle nationale, iront aux priorités nationales. Les projets s'inscrivant dans ce volet seront choisis en fonction du mérite dans le cadre d'un processus de négociation fédéral-provincial/territorial, et tous les projets devront répondre à des critères ciblant des objectifs environnementaux, économiques et relatifs à la qualité de vie, indépendamment de la catégorie. On mettra aussi l'accent sur les technologies innovatrices et les partenariats.

Des fonds seront accordés pour des projets dans les provinces et les territoires en fonction de leur population (selon le recensement de 2006). Le programme sera mis en œuvre par l'entremise de deux volets : le volet Grandes infrastructures et le volet Collectivités. Tous les projets seront à frais partagés et la contribution fédérale maximale accordée à un projet représentera 50 pour cent. Toutefois, dans l'ensemble, les projets touchant l'infrastructure municipale seront à frais partagés dans une proportion d'un tiers. Dans le cas des projets où le bien appartient à une entité privée, la contribution fédérale maximale sera de 25 pour cent.

Le développement économique (transport ferroviaire sur de courtes distances, transport maritime à courte distance, les infrastructures de connectivité et large bande, le tourisme et les aéroports régionaux et locaux), ainsi que des projets qui contribuent au développement soutenu de communautés sécuritaires et dynamiques (atténuation des effets des catastrophes, culture, sport, et routes locales). Le financement servira à soutenir l'infrastructure publique appartenant aux entités et aux gouvernements provinciaux, territoriaux et aux administrations municipales, ainsi qu'à l'industrie privée, dans certains cas.

Le plan *Chantiers Canada* vise plus que le simple financement. Par son entremise, le gouvernement du Canada collaborera avec ses partenaires pour promouvoir la recherche, les pratiques exemplaires, la planification à long terme et le renforcement de la capacité. Par conséquent, le financement des immobilisations sera complété par l'appui à la recherche,

Le *Fonds Chantiers Canada* (FCC) totalisera 8,8 milliards de dollars sur 7 ans. Le FCC ciblera des projets qui entraîneront des avantages économiques, environnementaux et sociaux pour tous les Canadiens. Les catégories de financement prioritaires du fonds seront les routes du Réseau routier national (RRN), l'eau potable, les eaux usées, le transport public et l'énergie verte. Les autres secteurs prioritaires d'investissement admissibles incluent les projets environnementaux (gestion des déchets solides), des projets qui soutiennent la croissance

Fonds Chantiers Canada

De plus, le gouvernement du Canada s'engage à verser 25 millions de dollars sur 5 ans pour établir un Bureau des partenariats publics-privés. Le Bureau P3 facilitera le recours aux P3 pour les projets d'infrastructure canadiens, notamment en relevant les possibilités de P3 au palier fédéral. Le plan *Chantiers Canada* favorisera également le développement et l'utilisation de pratiques exemplaires relatives au P3 en exigeant qu'on envisage d'utiliser les P3 dans les projets d'infrastructure de plus grande envergure financés par l'entremise du *Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontalières* et du *Fonds Chantiers Canada*, comme mentionné précédemment. Spécifiquement, tous les projets sollicitant des contributions fédérales de 50 millions de dollars ou plus seront tenus d'évaluer et d'envisager la viabilité d'une option axée sur les P3.

Le gouvernement du Canada assumera un rôle de leadership en développant des occasions de P3 au Canada par l'entremise de deux initiatives. La première est le *Fonds des partenariats publics-privés* de 1,25 milliard de dollars. Ce programme appuiera des projets innovateurs qui offrent une alternative aux marchés publics traditionnels en matière d'infrastructure. Le *Fonds des partenariats publics-privés* contribuera à élargir les solutions de rechange au financement de l'infrastructure au Canada, offrira des incitatifs pour attirer les investisseurs du secteur privé, et permettra d'accroître les connaissances et l'expertise relativement aux autres solutions de financement.

augmentée rapidement, et de nombreux pays prennent des mesures concrètes pour élaborer des programmes visant à favoriser des marchés P3 plus forts. Même si le Canada a fait des progrès dans l'utilisation de P3 pour élaborer certains projets très en vue (y compris le pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, et le projet de transport en commun Canada Line en Colombie-Britannique), lorsqu'on le mesure à des pays occidentaux comparables comme le Royaume-Uni ou l'Australie, le Canada tire généralement de l'arrière pour ce qui est du recours aux P3. De fait, les caisses de retraite canadiennes investissent souvent dans des projets d'infrastructure publique dans d'autres pays en raison d'un manque d'occasions de P3 au Canada.

Équilibrer les besoins et les capacités

Le plan *Chantiers Canada* inclut également trois nouveaux programmes nationaux d'infrastructure. Le *Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers* et le *Fonds des partenariats publics-privés* sont des programmes d'investissement ciblés, visant des priorités nationales spécifiques. Le troisième programme, le *Fonds Chantiers Canada*, est le nouveau programme d'infrastructure vedette du gouvernement du Canada. Il complète les autres programmes de financement en offrant une réponse équilibrée aux besoins locaux et régionaux d'infrastructure, tout en tenant compte des priorités nationales qui sont importantes pour tous les Canadiens.

Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

Le *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* orientera l'élaboration d'un nombre limité de nouvelles stratégies visant les portes et les corridors commerciaux et contribuera à déterminer les projets qui seront financés par le *Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers*. Ce fonds de 2,1 milliards de dollars mettra l'accent sur les corridors commerciaux stratégiques menant à des portes d'entrée internationales. Les projets admissibles incluront les installations du Réseau routier national (RRN) touchées par l'augmentation de la circulation des biens commerciaux, les routes de raccordement intermodales et les installations, les ponts et les tunnels internationaux, les voies ferrées/voies étagées, le transport ferroviaire et maritime sur de courtes distances et les systèmes de transport intelligent. Au moins 400 millions de dollars de ce fonds seront consacrés à la construction d'une route d'accès pour le nouveau passage frontalier Windsor-Détroit, le passage frontalier le plus achalandé pour le commerce entre le Canada et les États-Unis, et l'un des corridors commerciaux les plus importants au monde. Les projets seront évalués en fonction du mérite. Le financement fédéral sera à coûts partagés pour générer des investissements additionnels dans cette infrastructure cruciale.

Les activités s'inscrivant dans le *Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers* s'appuient sur l'*Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique*, qui a été considérablement enrichie par l'entremise du plan *Chantiers Canada*. Les investissements effectués aux termes de cette initiative de 1 milliard de dollars entraînent déjà des résultats sur les plans des politiques, de la gouvernance et des questions opérationnelles, en particulier les projets d'infrastructure stratégique visant à améliorer les liens entre les transports maritimes, ferroviaires et routiers, ainsi que les capacités des systèmes.

Partenariats public-privé

Les capitaux privés et le savoir-faire peuvent contribuer dans une large mesure à la réalisation des projets d'infrastructure plus rapidement et à moindre coût pour les contribuables. Le secteur privé est aussi souvent mieux placé pour assumer bon nombre des risques associés à la construction, au financement et au fonctionnement des projets d'infrastructure. En conséquence, le recours aux partenariats publics-privés (P3) à l'échelle internationale a

Plans intégrés pour la durabilité de la collectivité, qui sont des plans à long terme visant à améliorer les résultats au chapitre de la durabilité dans les collectivités canadiennes. Afin de s'acquitter de leur obligation de rendre compte aux Canadiens, les communautés font rapport annuellement des activités pour lesquelles les fonds ont été utilisés.

Remboursement de la taxe sur les produits et services

Le FTE est complété par le *Remboursement de la TPS*, qui consiste au remboursement complet de la TPS payée par les municipalités. Au cours des sept prochaines années, l'augmentation continue de ce remboursement, qui passera de 57 pour cent à 100 pour cent, devrait permettre aux communautés de disposer de plus de 5,8 milliards de dollars de financement flexible et additionnel leur permettant de s'occuper de leurs priorités les plus importantes, allant des nouvelles infrastructures à l'entretien et au fonctionnement de l'infrastructure publique et des installations en place. Les municipalités doivent rendre compte directement à leurs contribuables de l'utilisation de ce financement et le gouvernement du Canada n'exige pas de compte rendu distinct.

Financement de base pour les provinces et les territoires

Chantiers Canada verse également 25 millions de dollars par année à chaque province et territoire sur sept ans, pour un total de 175 millions de dollars pour chacun. Ceci représente une dépense de 2,275 milliards de dollars pour toute la période. Ce financement de base provincial-territorial appuiera toutes les catégories mentionnées ci-dessous dans le cadre du *Fonds Chantiers Canada* (FCC), ainsi que l'infrastructure des autoroutes « non-essentielles » du Réseau routier national et les réfections relatives à la sécurité de l'infrastructure dans toutes les catégories admissibles du FCC. Le financement fédéral sera à coûts partagés avec les provinces et les territoires afin de maximiser l'investissement de tous les gouvernements, mais, à l'instar du FTE, le financement fédéral sera versé initialement et de façon régulière, et il n'est pas nécessaire de l'utiliser au cours de l'année où il a été versé. Les provinces et les territoires ont ainsi une flexibilité financière additionnelle dans le cadre de *Chantiers Canada*. Toutes les provinces et tous les territoires profiteront de cet investissement dans l'infrastructure publique moderne, mais plus particulièrement les plus petites provinces, qui ont habituellement une plus faible densité de population.

Chantiers Canada : une nouvelle approche

Les outils du plan *Chantiers Canada* incluent un certain nombre d'initiatives souples et de programmes ciblés qui équilibreront les besoins nationaux et les priorités nationales. Un financement de base soutenu permettra aux gouvernements de planifier à plus long terme et leur donnera de la flexibilité, alors que le financement ciblé à l'échelle nationale et réparti entre les programmes permettra d'équilibrer les priorités nationales, régionales et locales en matière d'infrastructure.

Financement de base pour les municipalités

Plus de la moitié du financement aux termes du plan *Chantiers Canada* sera versé en tant que financement de base aux municipalités. Au total, plus de 17,6 milliards de dollars sur sept ans seront versés par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) et du remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS). Ce financement est stable, prévisible et flexible. Il permet aux municipalités canadiennes de planifier à plus long terme, en ayant accès à une source de fonds réservés pour répondre à leurs besoins continus en matière d'infrastructure.

Fonds de la taxe sur l'essence

Dans le Budget 2007, le gouvernement a prolongé le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) de 2010 à 2014 avec 2 milliards de dollars par année. Ainsi, au cours des sept prochaines années, les municipalités recevront 11,8 milliards de dollars par l'entremise de ce mécanisme. Les municipalités peuvent rassembler, conserver et emprunter ces fonds, ce qui assure une souplesse financière additionnelle accrue. Le FTE appuie l'infrastructure écologiquement viable qui contribue à l'assainissement de l'air et de l'eau et à la réduction des émissions de GES. Les catégories d'investissements comprennent le transport en commun, l'infrastructure d'assainissement de l'eau et de traitement des eaux usées, les systèmes énergétiques communautaires, la gestion des déchets solides, les routes et les ponts locaux qui favorisent la durabilité. Le FTE verse également des fonds pour accroître la capacité des collectivités d'entreprendre des projets à long terme. Le financement pour la capacité de planification est assorti d'une exigence voulant que les collectivités élaborent des

Plan d'infrastructure de 33 G \$ 2007-2014

Rabais municipal de la TPS	5,8 G \$
Fonds de la taxe sur l'essence	11,8 G \$
Fonds Chantiers Canada	8,8 G \$
Fonds pour les partenariats public-privé	1,25 G \$
Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	2,1 G \$
Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique	1,0 G \$
Financement de base pour les provinces et territoires	2,275 G \$
Total	33 G \$

Sports et culture

- amélioreront la mobilité grâce à l'élimination des engorgements et à la réduction de la congestion;
- limiteront autant que possible les incidences environnementales.

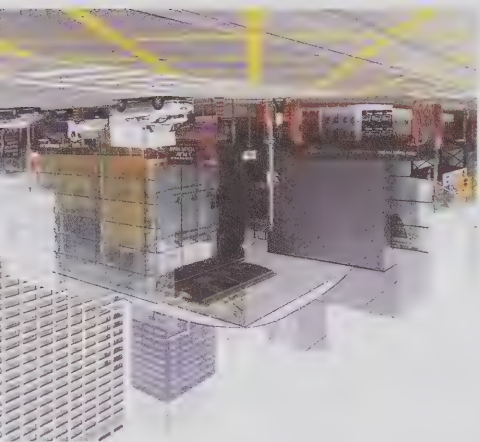
Bon nombre des installations sportives du Canada ont été construites il y a des dizaines d'années et elles ont besoin d'être réparées ou remplacées. Avec l'accroissement de la population, beaucoup de collectivités régionales manquent d'installations sportives. Des infrastructures sportives nouvelles ou améliorées faciliteront l'accès et favoriseront l'activité sportive et physique. En outre, le Canada peut valoriser davantage les modes de vie sains en élaborant des politiques qui facilitent les modes de transport actifs et la conception de collectivités et d'infrastructures saines.

La culture crée des villes et des collectivités dynamiques et contribue à promouvoir et à soutenir le riche patrimoine multiculturel du Canada. L'infrastructure culturelle – musées, théâtres et galeries d'art – offre des endroits où les citoyens peuvent s'engager dans les activités artistiques et culturelles qui aident à définir une collectivité. Les industries culturelles engendrent également une activité économique et attirent des travailleurs spécialisés et des touristes dans une communauté. En 2004, on estimait que le secteur culturel comprenait 3,1 pour cent de la main-d'œuvre totale au Canada.¹⁹ De plus, la contribution des industries culturelles au PIB et à l'emploi est considérable en Ontario et au Québec, et elle croît rapidement en Colombie-Britannique et en Alberta.²⁰

Chantiers Canada appuie les projets d'infrastructure touchant les sports et la culture qui entraînent des avantages régionaux ou économiques considérables et qui :

- offrent des possibilités accrues d'activités sportives pouvant améliorer la santé des Canadiens et renforcer les collectivités du Canada;
- offrent des possibilités accrues de perfectionnement aux athlètes canadiens et/ou des possibilités d'accueillir d'importants événements sportifs;
- appuient les installations liées aux arts et/ou au patrimoine;
- permettent aux collectivités d'exprimer, de préserver, de développer et de promouvoir leur culture et/ou leur patrimoine au Canada.

¹⁹ Conseil des ressources humaines du secteur culturel, *La population active du secteur culturel canadien*, 2004
²⁰ Statistique Canada, *Contribution économique de la culture au Canada : une perspective provinciale*, décembre 2004



La Compagnie d'opéra canadienne – Four Seasons Centre, Ontario.

Le projet Dockside Green s'est déjà mérité de nombreux prix dans les domaines de l'architecture, du réaménagement des friches industrielles, et de l'urbanisme. Le projet, qui reçoit une aide financière fédérale par l'entremise des Fonds municipaux verts de la Fédération canadienne des municipalités, récupérera et réaménagera une ancienne propriété industrielle riveraine de 12 acres dont le terrain appartenait à la Ville de Victoria et est situé au coeur de la ville. L'aménagement prévoira des immeubles pour des industries légères, des immeubles commerciaux (bureaux et magasins de détail) et des immeubles résidentiels, qui seront construits entre 2006 et 2014. Au-delà des utilisations diversifiées des sols, le projet vise à créer une diversité sociale (y compris des logements sociaux et des habitations pour les aînés) et à bâtir une communauté écologique – une communauté qui a recours à la cogénération d'énergie verte et qui crée un bilan neutre d'émissions de gaz à effet de serre. De fait, l'objectif des promoteurs immobiliers est de créer la « communauté la plus verte en Amérique du Nord ».

Réaménagement des friches industrielles

Le réaménagement des friches industrielles – emplacements commerciaux ou industriels abandonnés ou sous utilisés – pourrait procurer beaucoup d'avantages aux collectivités, y compris des logements abordables et de nouvelles sources d'activité économique. Le réaménagement de ces emplacements en des espaces de plus grande densité où il fait bon vivre peut aussi offrir une solution de rechange à l'étalement urbain.

Le réaménagement des friches industrielles se heurte toutefois à certains obstacles. L'une des principales difficultés pour les promoteurs potentiels est l'accès aux capitaux et à l'assurance pendant les premières étapes en raison des risques de passifs environnementaux. L'investissement public dans les friches industrielles pourrait contribuer à aplanir ces obstacles.

Les investissements de *Chantiers Canada* viseront les projets qui sont conçus pour contribuer à :

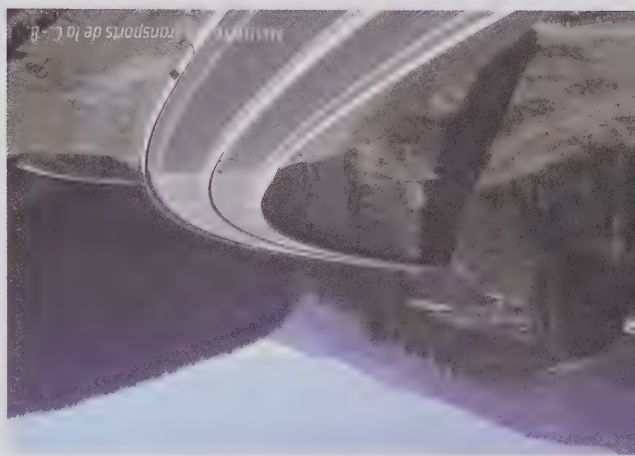
- éliminer ou neutraliser les effets négatifs des friches industrielles sur les collectivités et l'environnement en restaurant ces propriétés de façon durable;
- utiliser les terrains de façon plus efficiente dans les villes et les collectivités.

Routes et ponts

Beaucoup de routes et de ponts ont besoin de réparations et, laissés tels quels, cela risque d'en compromettre l'efficacité et la sécurité. Les ponts plus vieux, notamment, soulèvent de sérieuses inquiétudes au chapitre de la sécurité et il faut s'en occuper sans tarder. De plus, il est probable que les routes municipales et les routes régionales mal conçues entraînent une hausse de la congestion et des temps de déplacement.

Les investissements de *Chantiers Canada* seront consacrés à l'infrastructure des voies de circulation et des ponts qui :

- amélioreront la sécurité et l'efficacité du transport;



Projet du col de Kicking Horse en C.-B.

En août 2005, la Région du Grand Toronto a été frappée par la catastrophe naturelle la plus coûteuse de l'histoire de l'Ontario, la deuxième la plus onéreuse dans toute l'histoire du pays. Des pluies abondantes brisant la probabilité des crues centennaires ont détruit l'infrastructure, inondé les sous-sols, et des arbres déracinés et le niveau montant de l'eau ont endommagé les voitures. De plus, deux tornades ont frappé la région de Salem/Fergus, Ontario, et ont endommagé plusieurs propriétés sur leur passage. Cette catastrophe a causé plus de 500 millions de dollars en pertes assurées.

[Disaster Management, vol. 1, n° 2, été 2007. [traduction]]

Chantiers Canada prévoit un financement à long terme des projets d'infrastructure liée à l'eau qui :

- amélioreront la sécurité, la gestion, la fiabilité et l'efficacité des systèmes de traitement et de distribution de l'eau potable du Canada;
- accroîtront le nombre de ménages ayant accès à de l'eau potable traitée qui répond aux *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada* ou qui les dépasse;
- amélioreront la protection et/ou la gestion des sources d'eau potable;
- favoriseront la conservation de l'eau.

Atténuation des effets des catastrophes

Les tiers des Canadiens vivent dans des régions où il pourrait se produire des catastrophes naturelles, allant des inondations aux tremblements de terre en passant par les tempêtes de grêle et les glissements de terrain.¹⁸ De telles catastrophes peuvent avoir une incidence immédiate et considérable sur les systèmes de transport, les réseaux d'électricité et de télécommunication, les systèmes de traitement des eaux et les installations publiques essentielles, comme les hôpitaux.

On s'attend à ce que les changements climatiques augmentent la fréquence et l'ampleur des catastrophes naturelles, ce qui aura inévitablement un effet sur l'infrastructure du Canada. Cette situation pourrait également exiger une conception, une construction et un entretien différents des infrastructures au Canada afin de s'adapter aux changements à venir. Le pays a déjà enregistré une hausse des températures moyennes, de la pluviosité et de la gravité des tempêtes hivernales. Et l'on prévoit que ces changements s'accroîtront au fil du temps. Le Canada doit protéger ses infrastructures essentielles des changements climatiques et voir à ce que les collectivités continuent d'assurer les services essentiels lorsque des catastrophes naturelles se produisent.

Les investissements de *Chantiers Canada* viseront des projets qui rendront les infrastructures publiques ou communautaires moins vulnérables aux répercussions négatives des catastrophes naturelles.

¹⁸ Sécurité publique Canada, *Pour la sécurité du Canada*, disponible à l'adresse suivante : <http://ps-sp.gc.ca/prg/em/ndms/aboutsnac-fr.asp>

« Inexploités ou non entretenus, ces sites représentent une perte importante de débouchés sur le plan économique. Ils constituent une pollution visuelle et portent atteinte à la qualité de vie des quartiers, et dans certains cas, ils présentent un risque pour la santé et l'environnement. En outre, les sites urbains contaminés réhabilitables sont une occasion encore inexploitée de revitaliser d'anciens quartiers et de générer des richesses pour les communautés. »

Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie. Réhabiliter le passé, Construire l'avenir : une stratégie nationale des sites urbains contaminés réhabilitables pour le Canada, février 2003

Le Canada doit protéger ses infrastructures essentielles des changements climatiques et voir à ce que les collectivités continuent d'assurer les services essentiels lorsque des catastrophes naturelles se produisent.

À mesure que la population augmente et que le niveau de vie des Canadiens s'améliore, il devient de plus en plus difficile de composer avec les déchets solides. Plus les Canadiens consomment, plus ils ont des déchets solides à éliminer. La quantité de déchets produite par les Canadiens, particulièrement dans les grandes villes, peut être source de conflits et de désaccords au sujet des endroits où les déchets seront éliminés. Et les déchets solides envoyés dans des sites d'enfouissement, peu importe où ils se trouvent, posent de nombreuses menaces pour l'environnement. Des sites d'enfouissement mal gérés peuvent contenir des niveaux élevés de produits chimiques toxiques qui risquent de s'écouler dans les milieux environnants. Les sites d'enfouissement constituent aussi une source de méthane – un gaz à effet de serre – et d'autres types de polluants atmosphériques.

Des solutions efficaces en matière d'infrastructure peuvent aider à réduire les quantités de déchets envoyés dans les sites d'enfouissement ainsi que les dommages à l'environnement qu'ils pourraient causer. Cela englobe des processus novateurs qui peuvent transformer les déchets en des produits utiles, y compris en énergie.

Chantiers Canada appuiera les investissements dans l'infrastructure liée aux déchets solides qui réduiront les répercussions environnementales associées à la gestion municipale des déchets solides.

Bâtir des collectivités plus prospères

Chantiers Canada favorisera des collectivités canadiennes vigoureuses, durables, concurrentielles et où il fait bon vivre grâce à des investissements dans les infrastructures essentielles.

Eau potable

Le Canada possède plus du quart des réserves mondiales d'eau douce, mais, même dans un pays aussi « riche en eau » que le Canada, la qualité de l'eau et l'approvisionnement en eau présentent des défis. De nombreux centres urbains et des régions rurales ont besoin de systèmes de traitement de l'eau plus nombreux et meilleurs afin de pouvoir fournir de l'eau potable saine à leurs citoyens. Les sources d'eau potable des villes en croissance rapide sont soumises à des pressions de plus en plus fortes, et beaucoup de régions rurales et éloignées qui dépendent de puits ont des problèmes au niveau de la qualité de l'eau.

La conservation de l'eau pose aussi un problème, car beaucoup de régions du Canada connaissent maintenant des pénuries d'eau saisonnières. Pourtant, les Canadiens paient des taxes d'eau qui comptent parmi les plus faibles au monde et ils figurent parmi les plus grands utilisateurs d'eau. Les investissements dans l'infrastructure liée à l'eau, appuyés par un comptage amélioré et une tarification efficace, aideront à réduire la consommation d'eau et à protéger les approvisionnements en eau douce.

Station de traitement d'eau





Chantiers Canada appuiera les investissements dans le transport en commun qui :

- amélioreront la mobilité, réduiront les temps de déplacement et accroîtront la sécurité et l'efficacité;
- accroîtront l'accès public et le nombre d'utilisateurs;
- freineront l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et les autres émissions;
- contribueront à la durabilité du développement municipal et de l'aménagement du territoire.

Énergie verte

Le Canada mise beaucoup sur les combustibles fossiles pour se chauffer et s'éclairer. La génération d'électricité et les transports assurés par des méthodes conventionnelles associées aux combustibles fossiles influent particulièrement sur la qualité de l'air. Les centrales à charbon, par exemple, sont une importante source de pollution atmosphérique et d'émissions de GES. Le Canada a besoin d'une infrastructure énergétique nouvelle, plus propre et plus efficace pour répondre à sa demande croissante.

Chantiers Canada appuiera les investissements dans l'infrastructure de l'énergie verte qui contribuent à :

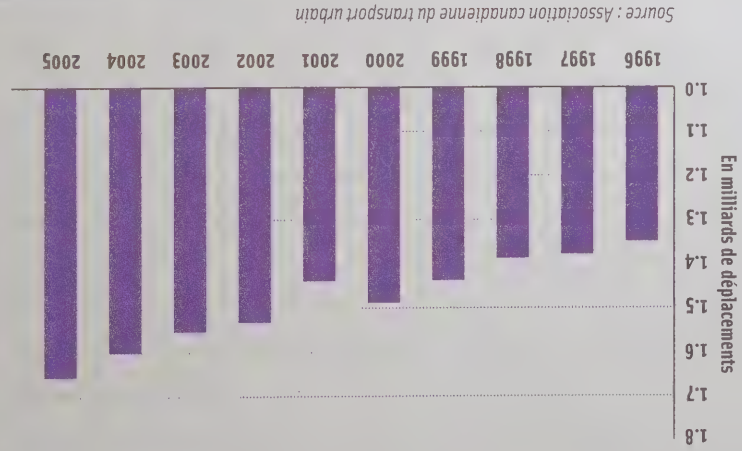
- améliorer l'accessibilité et/ou la diversité de l'énergie propre au Canada;
- accroître l'accessibilité de l'énergie renouvelable;
- améliorer la qualité de l'air;
- réduire les émissions de GES.

Folienues au sud de l'Alberta

Nanaimo – Des eaux usées à l'électricité

Avec l'aide du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, le district régional de Nanaimo, Colombie-Britannique, modernise ses usines de traitement des eaux usées et ajoute une usine de cogénération qui permettra de convertir les biogaz provenant des boues digérées en électricité. En transformant les eaux usées en énergie électrique, la région produira de l'énergie équivalant à la quantité utilisée par 250 foyers.

The Province, « Nanaimo to create electricity with sewage », le 17 juillet 2007, page A18.
[traduction]



Source : Association canadienne du transport urbain

- amélioreront la gestion et l'efficacité de l'infrastructure municipale liée aux eaux usées et aux eaux pluviales;
- amélioreront la qualité de l'effluent traité des eaux usées et des eaux pluviales municipales déversé dans l'environnement.

Transport en commun

Le transport en commun est une partie essentielle de l'infrastructure du transport urbain. Des investissements judicieux dans le transport en commun peuvent contribuer à améliorer la mobilité et à faire sortir les gens de leur voiture, ce qui aide à réduire la congestion, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique. Outre leur valeur pour l'environnement, ces investissements sont avantageux pour l'économie et rehaussent la qualité de vie dans les villes. Des systèmes de transport en commun bien planifiés qui sont intégrés dans la forme urbaine peuvent offrir une solution de transport rapide, efficace et économique aux citoyens, ainsi qu'un accès élargi aux emplois, à l'enseignement, aux installations de soins de santé et aux installations récréatives. Et pour beaucoup d'usagers, le transport en commun constitue la seule option abordable.

Comme l'indique l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), la clientèle des transports en commun dans les villes canadiennes a atteint un record inégalé en 2006, et a augmenté de 16 pour cent au cours des dernières années.¹⁷ Cependant, la répartition modale comptabilisée par le transport en commun n'a pas augmenté au même rythme. *Chantiers Canada* vise à soutenir une plus grande utilisation du transport en commun, de même qu'une plus grande part de la répartition modale pour le transport en commun, et à aider les villes et collectivités du Canada à répondre à la demande future de transport en commun. Le financement de ces projets complètera d'autres initiatives fédérales telles que la déduction fiscale pour le laissez-passer pour le transport en commun et le Fonds pour le transport en commun.

« Entre 1990 et 2004, les véhicules routiers ont été responsables de 86 pour cent de la croissance des émissions provenant des transports. En 2004, les transports ont également consommé près du tiers de toute l'énergie utilisée au Canada. Si la tendance se maintient au cours des 25 prochaines années, une augmentation de 40 pour cent de la consommation des combustibles minéraux fossiles sera nécessaire pour soutenir les tendances actuelles des transports. »

Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, L'état du débat : La voie du développement durable des transports au Canada, 2007

¹⁷ Association canadienne du transport urbain, *Un nouveau record d'achalandage des transports en commun en 2006*, disponible à l'adresse suivante : <http://www.ctaactu.on.ca/en/node/1539>

À Montréal, le transport en commun représente près de 1 milliard de dollars de valeur ajoutée pour l'économie annuellement et permet aux ménages montréalais d'économiser 570 millions de dollars annuellement.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal, décembre 2004.

Chantiers Canada favorise les investissements dans l'infrastructure pouvant avoir une répercussion économique et/ou régionale importante, à savoir les investissements dans les projets de construction ou d'amélioration de centres des congrès et d'installations de type salles d'exposition.

Un environnement plus sain

Chantiers Canada mettra l'accent sur l'investissement dans des projets d'infrastructure qui entraîneront l'assainissement de l'air, de l'eau et du sol.

Eaux usées

La qualité des effluents peut avoir une incidence directe sur la santé humaine. Pourtant, dans trop de villes et de collectivités du Canada, le traitement des eaux usées est soit insuffisant, soit inexistant. Quinze pour cent des collectivités intérieures ne font subir qu'un traitement de premier niveau à leurs eaux usées¹⁶. Les installations de traitement avancé offrent des niveaux de protection supplémentaires grâce au traitement secondaire et tertiaire.

Même si certaines collectivités possèdent des usines de traitement avancé, beaucoup d'autres déversent des eaux usées non traitées ou mal traitées dans les cours d'eau naturels. Les collectivités côtières sont confrontées aux défis les plus importants, la majorité n'ayant que des installations de traitement primaire, et beaucoup n'ayant aucune installation de traitement. Et même lorsque le traitement des eaux usées est adéquat, les eaux pluviales peuvent faire déborder les égouts, ce qui provoque le déversement d'eaux usées dans les rivières, les lacs et les océans. Tous les gouvernements ne doivent pas ménager leurs efforts pour corriger la situation.

Chantiers Canada favorisera les investissements dans l'infrastructure liée aux eaux usées qui :

- réduisent les répercussions négatives de l'effluent municipal des eaux usées ou des eaux pluviales sur la santé et l'environnement;
- améliorent la gestion des boues d'épuration;

¹⁶ Environnement Canada, *Les indicateurs environnementaux, La série nationale d'indicateurs environnementaux du Canada 2003*

- 14 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, *Rapport de surveillance du CRTC sur les télécommunications : État de la concurrence dans les marchés des télécommunications au Canada*, juillet 2007.
- 15 Commission canadienne du tourisme, *Tourisme en bref – Bilan annuel 2005*, volume V, numéro 1, 2005.

Le secteur privé joue un rôle de premier plan dans l'infrastructure et les attractions touristiques à l'échelle du Canada. Toutefois, les investissements publics peuvent également jouer un rôle important, et *Chantiers Canada* sera notamment axé sur les investissements dans les centres de congrès et les espaces d'expositions. Ces installations aident à asseoir la réputation des villes canadiennes en tant que destinations de classe mondiale pour les congrès tout en contribuant à l'image de marque et au profil du Canada sur la scène internationale.

Le tourisme et les voyages d'affaires représentent une partie importante de l'économie du Canada. Ils créent des emplois et produisent des devises étrangères et des revenus. Le tourisme a apporté une contribution de plus de 26 milliards de dollars à l'économie canadienne en 2005¹⁵.

Tourisme

Chantiers Canada favorise les investissements dans les projets d'infrastructure liée à la connectivité qui :

- amélioreront la prestation des services commerciaux et publics, par exemple les services gouvernementaux, les services d'enseignement et les services de santé;
- amélioreront la qualité de vie et le développement social, réduiront les besoins de déplacement et multiplieront les possibilités d'innovation et de développement en branchant les Canadiens, particulièrement dans les collectivités rurales et éloignées.

L'infrastructure à large bande a connu une forte expansion, mais il reste des écarts importants à combler. Les entreprises hésitent à offrir des services Internet à large bande aux collectivités où il y a peu d'habitants et où les niveaux de revenu et d'activités commerciales sont faibles. Quelques 2 000 collectivités n'auront toujours pas accès à la haute vitesse d'ici 2008, ce qui comprend de nombreuses collectivités autochtones¹⁴.

Chantiers Canada favorise les investissements dans les projets d'infrastructure liée à la connectivité qui :

- amélioreront la prestation des services commerciaux et publics, par exemple les services gouvernementaux et aux services de santé, aux emplois, aux possibilités d'affaires, à l'enseignement et à la formation. L'accès aux services à large bande peut aussi réduire les déplacements vers les grands centres urbains, ce qui produit des avantages pour l'environnement.

Les petits centres et les centres éloignés ont besoin de la technologie à large bande pour offrir à leurs citoyens un meilleur accès aux services gouvernementaux et aux services de santé, aux emplois, aux possibilités d'affaires, à l'enseignement et à la formation. L'accès aux services à large bande peut aussi réduire les déplacements vers les grands centres urbains, ce qui produit des avantages pour l'environnement.

Large bande et connectivité au Nunavut



La technologie qui relie les collectivités rurales et éloignées aux autres parties du pays est importante dans un pays aussi vaste que le Canada. Et les Canadiens reconnaissent de plus en plus que la large bande n'est pas simplement une technologie « qu'il est agréable d'avoir ». C'est un besoin fondamental pour toutes les collectivités et pour la prospérité du Canada.

Connectivité et large bande

De nombreux aéroports régionaux et locaux jouent un rôle essentiel dans les collectivités qu'ils desservent. Ils servent de liens entre les petites collectivités, d'une part, et les grands aéroports nationaux et les marchés intérieurs et internationaux, d'autre part. Ces aéroports offrent des services d'urgence vitaux aux petites collectivités et aux collectivités éloignées. Certaines collectivités ne sont peut-être pas en mesure de fournir les importantes infrastructures dont les aéroports ont besoin. En plus de cette aide, les investissements de *Chantiers Canada* viseront les projets dans les collectivités qui :

- amélioreront l'efficacité et l'accessibilité des aéroports régionaux et locaux;
- amélioreront la sécurité ou la mainteniront à des niveaux élevés.

Aéroports régionaux et locaux

modes de transport – camions, trains et navires. Les investissements de capital aideront à améliorer la capacité et l'utilisation des voies navigables du Canada, à faciliter le commerce transfrontalier et à réduire la congestion sur les réseaux routiers et ferroviaires. *Chantiers Canada* offre un financement à long terme pour l'infrastructure ferroviaire sur courtes distances et l'infrastructure de transport maritime à courte distance qui :

- amélioreront la compétitivité économique et la productivité du Canada en accroissant l'efficacité et l'intégration du réseau de transport du pays;
- réduiront les engorgements et la croissance de la congestion;
- atténueront les incidences négatives sur l'environnement en utilisant le mieux possible les modes et les infrastructures existants.

« Nous investissons dans l'avenir en modernisant le Réseau routier national, en désengorgeant les postes frontaliers et en améliorant les installations des portes d'entrée sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique. Notre objectif consiste à nous assurer que chaque région du pays a l'occasion de bénéficier des possibilités économiques énormes que peut saisir le Canada. »

Premier ministre Harper, 25 juin 2007, Frédéricton, Nouveau-Brunswick.



du Canada. Ces routes qui ne font pas partie du RRN de base jouent un rôle économique important, car elles raccordent les petites collectivités et les collectivités éloignées aux grands centres économiques.

Chantiers Canada privilégiera les projets d'infrastructure routière qui :

- amélioreront la sécurité et l'efficacité du réseau de transport du Canada, notamment celles du *Réseau routier national* principal;
- amélioreront l'état de ces infrastructures;
- amélioreront la mobilité en réduisant les engorgements et la congestion;
- réduiront au minimum les incidences négatives sur l'environnement.

Lignes ferroviaires sur courtes distances et transport maritime à courte distance

En tant que pays exportateur, le Canada a besoin d'un réseau de transport national efficace et intégré. Pour demeurer concurrentiel, le Canada doit assurer des connexions continues entre les modes. Cela nécessite des investissements ciblés dans les lignes ferroviaires sur courtes distances et les installations de transport maritime à courte distance, qui sont des infrastructures de plus en plus importantes dans les secteurs où la circulation est dense, comme les principales zones d'échanges commerciaux et les voies navigables côtières.

Le renouvellement et la modernisation de l'infrastructure relative aux lignes ferroviaires sur courtes distances permettront d'offrir de meilleures connexions avec les lignes principales, d'améliorer l'accès au marché pour les expéditeurs ruraux, de renforcer les économies rurales et les possibilités d'emploi, et de réduire les pressions sur l'infrastructure routière régionale attribuables au transport par camion.

Il est également important de favoriser les investissements dans les installations de transport maritime à courte distance vu que le commerce et la population du Canada continuent de croître. Les ports représentent un important pivot multimodal vers où convergent divers

Le besoin de moderniser et d'accroître la capacité de tous les modes de transport au Canada est considérable, et ce besoin se fait particulièrement sentir au niveau du Réseau routier national (RRN). Ces pressions ne feront que s'intensifier compte tenu du fait que les marchandises expédiées par camion augmenteront considérablement au cours des 20 prochaines années. Les principales composantes du RRN doivent aussi être raccordées aux installations multimodales et aux portes d'entrée internationales pour répondre aux demandes des chaînes d'approvisionnement mondiales. L'incapacité de soutenir le rythme aurait de graves conséquences pour l'économie et la sécurité.

Dans les centres urbains, la congestion gêne non seulement le déplacement des personnes et des biens, mais nuit également à l'environnement en accroissant la pollution atmosphérique. Il est aussi urgent de réparer les routes rurales et éloignées dans de nombreuses régions

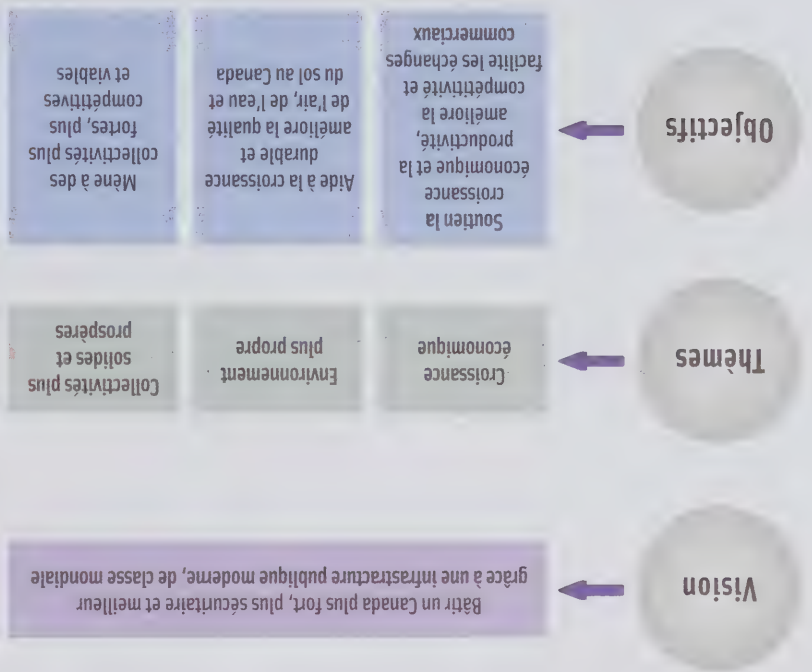
Routes

- amélioreront l'efficacité et la sécurité des portes d'entrée et des corridors commerciaux en éliminant les engorgements et en réduisant la congestion, ce qui améliorera la compétitivité économique et la productivité du Canada et facilitera le commerce interprovincial et international;
 - optimiseront l'utilisation de tous les modes de transport et amélioreront l'intégration des connexions multimodales;
 - feront progresser les connaissances sur le réseau de transport, ce qui améliorera la planification à long terme, orientera les décisions concernant les investissements et favorisera les technologies et les mécanismes de financement novateurs;
 - réduiront au minimum les incidences sur l'environnement.
- Les investissements dans les infrastructures liées au commerce :

Le 30 juillet 2007, le gouvernement du Canada a signé, avec les provinces de l'Ontario et du Québec, un protocole d'entente (PE) qui établit le cadre de la collaboration fédérale-provinciale pour le développement de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec en partenariat avec les secteurs privé et public. Les travaux réalisés aux termes du PE aideront à orienter les investissements touchant le corridor.

Réduire l'engorgement aux frontières,
améliorer la sécurité.





Développer une économie plus forte

Dans le cadre du plan *Chantiers Canada*, on financera des investissements stratégiques dans des projets conçus pour obtenir des résultats dans trois secteurs d'importance nationale : une **économie croissante**, un **environnement propre** et des **collectivités fortes et prospères**. Aux termes du plan, tous les ordres de gouvernement collaboreront afin de planifier et de bâtir un Canada moderne prêt à affronter les concurrents les plus redoutables du monde. Et ces investissements donneront des résultats concrets relativement à des objectifs importants pour les Canadiens : des routes plus sécuritaires, des temps de déplacement plus courts, une eau et une qualité de l'air plus propres, de même que des villes, des municipalités et des régions rurales saines et dynamiques.

Aux termes de *Chantiers Canada*, on aidera à renforcer l'économie canadienne en investissant dans des projets d'infrastructure qui contribueront à l'accroissement du commerce, au mouvement efficace des biens et des personnes et à la croissance économique.

Portes d'entrée et postes frontaliers

Compte tenu du rôle essentiel que joue le commerce dans l'économie du Canada, la modernisation et l'agrandissement des infrastructures des portes d'entrée et des postes frontaliers, de même que de leurs principales connexions intermodales, constituent une priorité nationale importante. Bon nombre de ces connexions essentielles sont déjà mises à rude épreuve en raison des demandes actuelles. Il faut effectuer des investissements pour faire en sorte que ces infrastructures soient fiables et efficaces et qu'elles soient en mesure de répondre aux besoins futurs relatifs au commerce.

Le nouveau *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* du gouvernement fédéral aidera à orienter les décisions du gouvernement fédéral relativement aux investissements dans les projets visant les portes d'entrée et les passages frontaliers. Le cadre prend appui sur l'initiative de la porte et du corridor de l'Asie Pacifique du Canada et comprend deux priorités concernant de nouvelles stratégies liées aux portes d'entrée et aux couloirs du centre et de l'Est du Canada.

Un déterminant important de l'habitabilité d'une collectivité est la sécurité et la fiabilité de son eau potable, une question relative à l'infrastructure de plus en plus importante pour l'ensemble des collectivités du pays. La qualité de l'eau potable peut poser des problèmes pour l'importation de l'eau ou la collectivité, mais elle en pose davantage pour les petites collectivités rurales. Chaque année au Canada, on émet plus de 700 avis d'ébullition de l'eau¹².

En plus des autres problèmes auxquels sont confrontées les villes et les collectivités, des décennies d'expansion et de développement industriel ont contribué à l'augmentation du nombre de friches industrielles partout au Canada. Les friches industrielles sont des terrains commerciaux ou industriels contaminés, vacants ou sous-utilisés que l'on trouve dans les villes et les collectivités. On compte approximativement 30 000 friches industrielles au Canada. La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie estime que le réaménagement de ces sites pourrait générer des retombées publiques annuelles d'une valeur pouvant atteindre jusqu'à sept milliards de dollars grâce à la hausse de la productivité économique des terrains avoisinants, l'accroissement des revenus provenant des taxes, la réduction des coûts relatifs aux infrastructures municipales, la diminution de la pollution atmosphérique et l'amélioration des quartiers¹³.

¹² *The Water Chronicles*, disponible à l'adresse suivante : <http://water.ca/index.asp> [traduction]
¹³ Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, *Réhabiliter le passé, Construire l'avenir : une stratégie nationale des sites urbains contaminés réhabilitables pour le Canada*, 2003.

L'infrastructure et les collectivités

Les forces du Canada sont le reflet des forces de ses collectivités, qu'elles soient petites ou grandes, urbaines ou rurales. Des collectivités prospères de toutes tailles où il fait bon vivre, voilà ce qui définit le niveau de vie, la qualité de vie et le bien-être général des Canadiens. Ces collectivités doivent s'adapter continuellement au changement de plus en plus rapide et fournir l'infrastructure nécessaire pour maintenir et améliorer la qualité de vie des résidents.

Dans l'économie mondiale intégrée, les grandes villes du Canada doivent être en concurrence avec d'autres villes mondiales pour attirer les travailleurs qualifiés et les investissements de capitaux du secteur public-privé. Les travailleurs du savoir compétents d'aujourd'hui font preuve d'une grande mobilité sur le plan professionnel, ils peuvent choisir le lieu où ils veulent utiliser leurs compétences. Les villes et les collectivités qui offrent une qualité de vie élevée sont, par conséquent, en mesure d'attirer, de maintenir en poste et de constituer la main-d'œuvre requise pour demeurer compétitives sur le plan économique. Les professionnels tels que les investisseurs sont attirés par les collectivités saines, prospères, dynamiques et sécuritaires qui bénéficient d'infrastructures publiques comme le transport en commun, les installations sportives, les espaces verts et les établissements destinés aux arts et à la culture. Même si bon nombre de grandes villes canadiennes obtiennent toujours un bon classement dans les sondages sur la qualité de vie globale¹¹, elles subissent une pression constante pour ce qui est du maintien de ce classement.

Les petites collectivités doivent également relever des défis uniques. Elles doivent mettre en place et entretenir le vaste ensemble d'infrastructures municipales, quel que soit le nombre d'habitants. Le manque de modes de transport fiables et abordables est perçu comme étant un obstacle au développement communautaire, car il réduit la mobilité des citoyens, crée des barrières et entraîne des coûts pour les collectivités et les entreprises des régions rurales. Dans les collectivités éloignées, l'absence de services de communication à large bande constitue un autre obstacle à la croissance et à la qualité de vie des résidents.

¹¹ 2007 World-wide Quality of Life Survey, Mercer Human Resource Consulting, <http://www.mercer.com/referenccontent.html?idContent=1173105>

On a réalisé avec succès un projet de réaménagement à Calgary : on a transformé, au centre ville, une friche industrielle en un nouveau quartier à usage mixte dynamique et compact. Cette initiative a incité d'autres personnes à réaliser des projets de réaménagement dans les environs, projets qui ont été un succès sur le plan financier : les investissements publics de 100 millions de dollars ont permis d'obtenir des investissements de 400 millions de dollars auprès du secteur privé.

Une présentation sur le projet de réaménagement de Garrison Woods se trouve à l'adresse suivante : <http://www.garrisonwoods.com>. [traduction]

Les études démontrent que les nouveaux investissements dans le transport rapide peuvent augmenter considérablement le nombre d'usagers du transport en commun et, plus important encore, encourager les gens à mettre de côté leur véhicule pour adopter le transport en commun. Par exemple, le lancement de la nouvelle ligne de service d'autobus directs (SAD) 98-B en 2003 à Vancouver et la mise en œuvre de mesures de gestion de la demande en transport ont permis d'augmenter l'utilisation du transport en commun de 23 pour cent dans ce couloir, ce qui a entraîné une augmentation nette du nombre de passagers de 1,2 million par année. De plus, un sondage mené en 2004 révèle que 42 pour cent des usagers du SkyTrain de Vancouver utilisaient auparavant leur véhicule.

Transports Canada, *Coût et impacts des investissements dans le transport en commun*, janvier 2005.



Autobus Translink, Vancouver, C.-B.

La pollution de l'eau constitue un autre problème environnemental important, et les effluents des eaux usées des municipalités intérieures constituent l'une des plus grandes sources de pollution des eaux du Canada⁸. Même si 84 pour cent des résidents des municipalités canadiennes desservies par les réseaux d'égout bénéficient d'un traitement secondaire ou tertiaire des eaux usées, seule une minorité de collectivités côtières desservies par des égouts bénéficient d'un traitement secondaire, la plupart d'entre elles n'offrent qu'un traitement primaire ou aucun traitement⁹. En outre, les coûts liés au traitement des problèmes de santé attribuables à la pollution de l'eau sont évalués à environ 300 millions de dollars par année¹⁰. Encore une fois, des infrastructures modernes et efficaces sont essentielles pour que l'on puisse assurer un niveau suffisant de traitement et de purification des eaux usées, et ce, pour protéger la santé humaine et assurer la viabilité à long terme des milieux aquatiques du Canada.

⁸ Environnement Canada, *La pollution de l'eau*, disponible à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/water/fr/management/poll/f-poll.htm>

⁹ Environnement Canada, *Les indicateurs environnementaux : la série nationale d'indicateurs environnementaux du Canada 2003*, 2003.

¹⁰ Environnement Canada, *Faits intéressants*, disponible à l'adresse suivante : http://www.ec.gc.ca/water/fr/f_quickfacts.htm

Association canadienne du transport urbain (ACTU), *Le transport en commun : une solution aux changements climatiques*, exposé analytique n° 16, décembre 2005.

Citation tirée du document *Options for a Clean Environment and Health Canadian Economy*, 1997, disponible à l'adresse suivante : <http://www.canren.gc.ca/app/filerepository/trec.pdf> [traduction]

Chaque année, il y environ 10 millions de voyages transfrontaliers effectués par camion entre le Canada et les États-Unis, et la valeur des biens transportés totalise environ 400 milliards de dollars.

Transports Canada, Système canadien de transports, disponible à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/brochure/default.htm>.

Le commerce croissant du Canada avec les économies émergentes, particulièrement en Asie, exerce aussi des pressions sur le réseau de transport. De 1999 à 2004, l'exportation des marchandises du Canada en Chine a augmenté en moyenne de 20 pour cent par année. Les occasions pour davantage de croissance dans le commerce entre l'Amérique du Nord et l'Asie sont exceptionnelles. La demande d'exportations de marchandises en vrac augmente aussi et les conteneurs sont de plus en plus utilisés pour les importations. Dans ce contexte, le fait de disposer d'infrastructures de transport permettant le déplacement rapide et fiable des personnes et des biens est essentiel à la compétitivité du Canada.

Les infrastructures inadéquates peuvent avoir un effet dissuasif sur les investisseurs étrangers. La recherche démontre que les infrastructures publiques inadéquates tendent à éloigner les investissements étrangers plus que les infrastructures publiques de qualité attirent les investissements du secteur privé. Cette situation, en revanche, semble indiquer que l'infrastructure publique est considérée comme étant « acquise », comme étant quelque chose qui doit exister. En fait, 80 pour cent des dirigeants de multinationales estiment que la piètre qualité des infrastructures a un effet sur le Canada en tant que lieu d'investissement. Les infrastructures publiques sont également liées à la productivité. Par exemple, la congestion, au chapitre de la perte de temps et de la consommation de carburant, pour les neuf principaux centres urbains du Canada⁵ se situe entre 2,3 et 3,7 milliards de dollars (en dollars de 2002).

Les infrastructures modernes créent également des possibilités d'emploi et attirent les travailleurs qualifiés, particulièrement dans les centres urbains du Canada, ce qui stimule la croissance et renforce la compétitivité des villes. Les trois plus grandes villes du Canada (Toronto, Montréal et Vancouver) génèrent 35 pour cent du produit intérieur brut du pays (PIB), un facteur important de la vaste économie canadienne.

On estime que chaque augmentation de 1 \$ du stock net d'infrastructures publiques permettrait aux producteurs du secteur privé de réaliser des économies de 17 cents par année.

Statistique Canada, Le capital public et sa contribution à la productivité du secteur des entreprises du Canada, novembre 2003.

³ Citation tirée d'un document du ministère des Finances, *Plan pour la croissance et la prospérité*, novembre 2005.

⁴ Industrie Canada, *Le capital public et sa contribution à la productivité du secteur des entreprises du Canada*, juin 2006

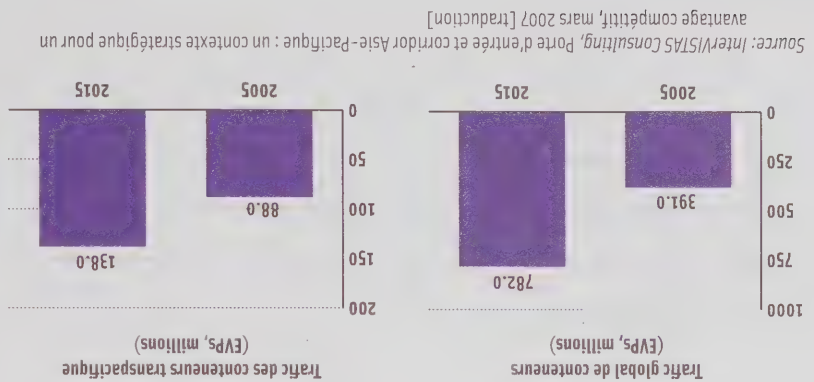
⁵ Transports Canada, *Le coût de la congestion urbaine au Canada*, mars 2006

L'économie du Canada est déjà forte; les taux de croissance au Canada dépassent ceux de tous les autres pays du G7. Toutefois, si le Canada veut continuer d'être à la hauteur de son potentiel au sein d'une économie mondiale caractérisée par de nouvelles superpuissances économiques, des chaînes d'approvisionnement internationales « juste à temps » et une concurrence féroce, il doit tenir compte du fait que les infrastructures modernes, efficaces et fiables sont essentielles à la prospérité actuelle et à long terme du pays.

L'exportation de biens et de services par le Canada, qui est le pays le plus dépendant du commerce parmi les pays du G7, a compté pour 38 pour cent de son produit intérieur brut (PIB) en 2005. Des échanges commerciaux d'une valeur de plus de 1,8 milliard de dollars se font quotidiennement par la frontière canado-américaine. Cette relation commerciale bilatérale constitue l'une des relations économiques les plus importantes au monde et, au cours des dix dernières années, le commerce avec les États-Unis a augmenté en moyenne de près de 6 pour cent par année¹. Cette hausse marquée et soutenue du commerce et de la circulation exerce des pressions incessantes sur les principaux corridors et postes frontaliers, ce qui crée des engorgements et nuit à la circulation des biens et des personnes. Cela met en péril ces sources de revenus mêmes sur lesquelles dépend le Canada.

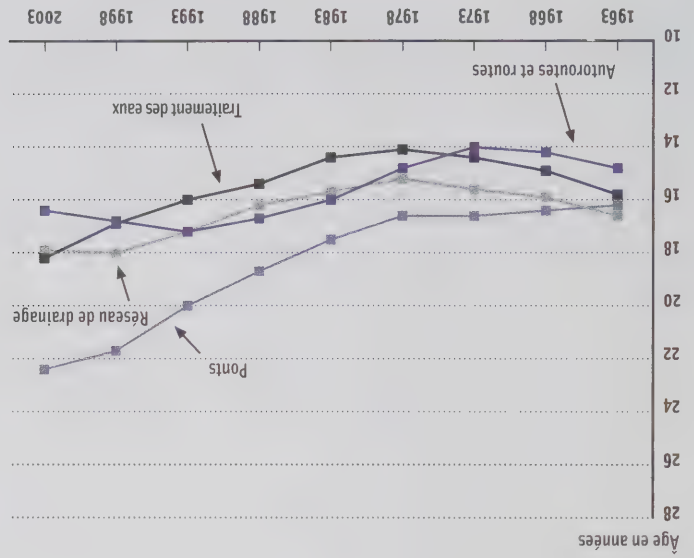
Les ports qui relient le Canada à ses clients du monde entier, les principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, les routes, les voies ferrées et les voies maritimes qui relient tous les points du réseau de transport constituent des infrastructures clés qui doivent répondre aux demandes actuelles et futures. Cependant, bon nombre de ces infrastructures sont déjà mises à rude épreuve, et on n'insistera jamais assez sur l'importance, sur le plan économique, du renforcement de la capacité de ces infrastructures, les échanges commerciaux du Canada à l'échelle internationale continuent de croître à un rythme impressionnant².

Prévision du trafic des conteneurs transpacifique 2005-2015



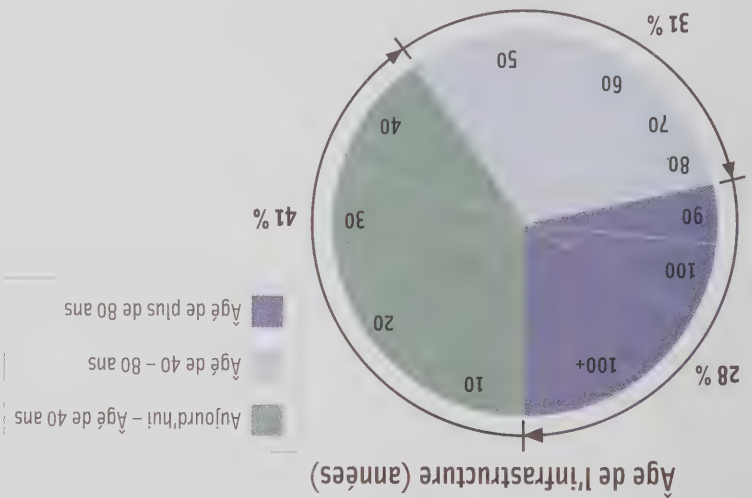
¹ Lien Canada, disponible à l'adresse suivante : <http://www.connect2canada.com/getthefactrade/>
² The Conference Board du Canada, *Mission Possible: Sustainable Prosperity for Canada*, février 2007.

Source : Statistique Canada, totalisation spéciale, Division de l'investissement et du stock de capital.



Âge moyen des types d'actifs

Source : Les systèmes d'infrastructures civiles, Carte routière technologique 2003 - 2013, juin 2003, disponible à <http://engineerscanada.ca/f/files/RMReportfr.pdf>.



Âge de l'infrastructure (années)

Canada West Foundation, Foundations for Prosperity: Creating a Sustainable Municipal-Provincial Partnership to Meet the Infrastructure Challenge of Alberta's 2nd Century, 2004. [traduction]

Il est généralement reconnu qu'il existe une dette importante et croissante (au chapitre de l'infrastructure), et que les méthodes traditionnelles de financement et de mise en place de l'infrastructure ne permettent pas de régler cette dette. On a également fait valoir le fait que la dette au chapitre de l'infrastructure menace la prospérité économique future du Canada et la qualité de vie au pays.

En 2003, le réseau routier avait déjà dépassé 50 pour cent de sa durée de vie utile, et les ponts fédéraux et provinciaux avaient dépassé la moitié de leur durée de vie utile. À l'opposé, les ponts municipaux étaient plus récents, n'ayant atteint que 41 pour cent de leur durée de vie.

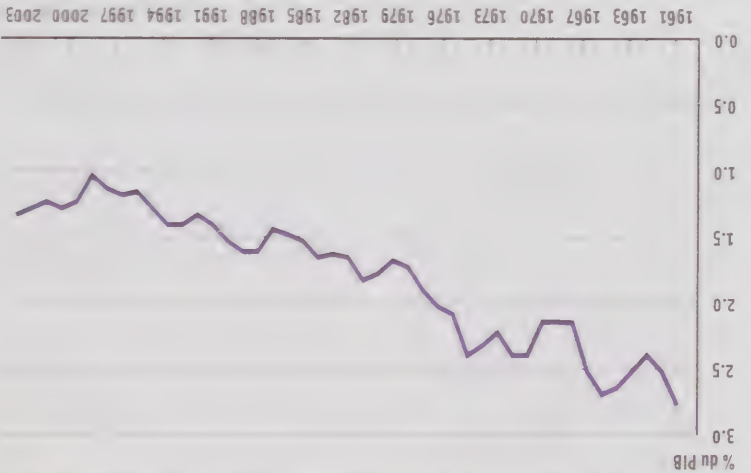
Statistique Canada, Le Quotidien, 30 janvier 2006.

Si l'on n'accomplit pas d'importants progrès dans le but de combler le déficit au chapitre de l'infrastructure, il en coûtera cher et cette situation entraînera une congestion, des chaînes d'approvisionnement non fiables, une compétitivité ébranlée et des problèmes environnementaux croissants, avec toutes les répercussions que cela peut entraîner sur le niveau de vie et la qualité de vie.

Nota : Selon la présente définition, l'infrastructure fixe et à de grands travaux de génie territorial et municipal.

Source : Ministère des Finances Canada.

Nota : Selon la présente définition, l'infrastructure correspond à ses biens immobiliers non résidentiels fixes et à de grands travaux de génie des administrations publiques au niveau fédéral, provincial,



Investissements totaux effectués par tous les ordres de gouvernement

Chantiers Canada est le plan qui permettra de bâtir un Canada moderne et prospère – un Canada préparé à relever les défis du XXI^e siècle. Le plan *Chantiers Canada* représente une vision d'un Canada plus fort, sécuritaire et meilleur qui est fondée sur une base d'infrastructures publiques modernes de calibre mondial et axées sur les objectifs nationaux visant une économie plus forte, un environnement plus propre et de

1988 1991 1994 1997 2000 2003

Les biens immobiliers non résidentiels
biens au niveau fédéral, provincial,

Cependant, la croissance démographique et la croissance économique continuent à surcharger de plus en plus les infrastructures publiques du Canada. Il devient de plus en plus urgent de mettre à niveau et de remplacer le stock d'infrastructures publiques.

Les Canadiens s'attendent à ce que leurs gouvernements fournissent des infrastructures sécuritaires et efficaces. Ils s'attendent avec raison à ce que tous les ordres de gouvernement collaborent afin d'assumer cette responsabilité fondamentale. C'est précisément l'objectif de Chantiers Canada, le principal organisme canadien de l'infrastructure stratégique et financière de façon intelligente qui stimuleront la croissance économique, amélioreront la qualité de vie et renforceront les liens entre les provinces et le reste du pays.

Canadiens. Les infrastructures sont importantes pour la population canadienne, qu'il soit question de routes plus sécuritaires, de temps de déplacement plus courts entre la maison et le travail ou de mesures d'assainissement de l'eau et de l'air visant à préserver la santé des familles.

Le plan *Chantiers Canada* offrira des avantages concrets dans le but d'améliorer la vie des Canadiens tout en soutenant les objectifs économiques et environnementaux les plus importants de la nation.

Il fournira une structure à long terme ainsi que du financement pour permettre aux gouvernements de planifier et d'obtenir des résultats importants pour la population canadienne : de l'air et une eau propres, des routes plus sécuritaires, des temps de déplacement plus courts et des collectivités prospères et habitables.

Chantiers Canada est un plan sans précédent dont l'objectif consiste à relever les défis liés au financement de l'infrastructure publique et à faire en sorte que le Canada soit bien placé pour prospérer, faire face à la concurrence mondiale et bénéficier d'une société durable et saine au cours du XXI^e siècle.

J'ai le plaisir de vous présenter un résumé de *Chantiers Canada*, le nouveau plan d'infrastructure à long terme du gouvernement du Canada.

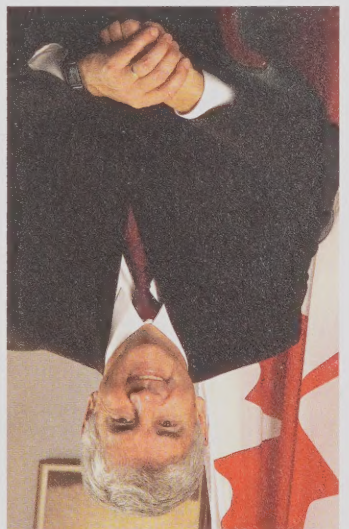
Lawrence Cannon

Lawrence Cannon
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

« Toutes nos actions visent à
procurer aux Canadiennes
et aux Canadiens des
avantages pratiques et
concrets. Et toutes nos
actions visent le même
but ultime : bâtir un
Canada plus fort, plus
sécuritaire et meilleur. »

Le premier ministre Harper
Le 6 février 2007

Message du Ministre



« Notre gouvernement annoncera la mise sur pied d'un programme d'infrastructure, pour le plan Chantiers Canada, pour appuyer notre croissance à long terme... Il en résultera des routes et des ponts plus sûrs, une réduction du temps de déplacement, un accroissement de la compétitivité, de meilleures infrastructures culturelles et une plus grande qualité de vie pour tous les Canadiens. »

Discours du Trône
Le 16 octobre 2007

Depuis la Confédération, les gouvernements nationaux construisent des infrastructures pour permettre aux Canadiens de voyager, de communiquer et de faire des affaires partout dans notre vaste pays. Les investissements du gouvernement dans l'infrastructure ont permis de créer les premiers canaux, les chemins de fer nationaux, les réseaux télégraphiques, la voie maritime du Saint-Laurent, les ports, les aéroports et la transcanadienne – les fondements mêmes qui ont permis de bâtir une nation et qui l'ont fait croître et prospérer.

Une infrastructure solide permet l'édification d'une nation solide – c'est vrai aujourd'hui et ce l'était au moment de la création du Canada. Le gouvernement du Canada reconnaît, par l'entremise du Discours du Trône 2007, que le moment est venu de faire preuve de leadership en travaillant plus efficacement avec les provinces, les territoires et les collectivités afin de bâtir un Canada moderne fondé sur des infrastructures publiques de calibre international.

L'infrastructure est le moteur de la productivité, elle favorise le commerce et stimule la croissance économique. Elle est indispensable à l'atteinte de nos objectifs environnementaux et essentielle à l'édification de collectivités fortes et compétitives. Cependant, la plupart de nos infrastructures publiques se rapprochent de la fin de leur durée de vie prévue et elles ont besoin d'être renouvelées ou remplacées. Si l'on n'effectue pas d'investissement considérable dans les infrastructures essentielles du pays, le Canada risque de prendre du retard au sein de l'économie mondiale et de devoir relever des défis relativement au maintien d'une qualité de vie élevée pour tous les Canadiens.

Le gouvernement du Canada a un plan économique à long terme intitulé *Avantage Canada*. Ce plan présente les nombreux domaines prioritaires sur lesquels le gouvernement se concentrera au cours des années à venir, ce qui comprend un avantage fiscal (taux d'imposition plus bas et plus concurrentiels), un avantage financier (réduction et élimination de la dette), un avantage entrepreneurial (diminution des taxes et réduction des tracasseries administratives), un avantage du savoir (main-d'œuvre plus qualifiée et formée) et, finalement, un avantage infrastructurel (assurer la libre circulation des personnes, des biens et des services).

Pour mettre en œuvre le plan *Avantage Canada*, le gouvernement du Canada effectue un investissement historique de 33 milliards de dollars dans l'infrastructure aux termes du nouveau plan *Chantiers Canada*, qui conduira à une économie plus forte, à un environnement plus sain et à des collectivités plus prospères. En bref, le plan permettra de bâtir un Canada plus fort, sécuritaire et meilleur.

Ce plan d'infrastructure détaillé à long terme fournit un cadre aux termes duquel le gouvernement fédéral collaborera avec les provinces, les territoires et les municipalités afin de prendre des mesures qui feront une réelle différence dans la vie quotidienne des

Table des matières

2	Message du Ministre
4	Une infrastructure moderne pour un Canada fort
6	L'infrastructure et l'économie
8	L'infrastructure et l'environnement
10	L'infrastructure et les collectivités
12	Chantiers Canada : le plan
12	Développer une économie plus forte
12	Portes d'entrée et postes frontaliers
13	Routes
13	Lignes ferroviaires sur courtes distances et transport maritime
14	à courte distance
15	Aéroports régionaux et locaux
15	Connectivité et large bande
16	Tourisme
17	Un environnement plus sain
17	Eaux usées
18	Transport en commun
19	Énergie verte
20	Gestion des déchets solides
20	Bâtir des collectivités plus prospères
20	Eau potable
21	Atténuation des effets des catastrophes
22	Réaménagement des friches industrielles
22	Routes et ponts
23	Sports et culture
24	Chantiers Canada : une nouvelle approche
24	Financement de base pour les municipalités
24	Fonds de la taxe sur l'essence
25	Remboursement de la taxe sur les produits et services
25	Financement de base pour les provinces et les territoires
26	Équilibrer les besoins et les capacités
26	Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers
26	Partenariats public-privé
27	Fonds Chantiers Canada
28	Une nouvelle approche
30	Plus fort, sécuritaire et meilleur

Chantiers Canada: Une infrastructure moderne pour un Canada fort

@ Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2007

Cat. No. Iu154-4/2007F-PDF

ISBN 978-0-662-07341-3

Ce document et de l'information supplémentaire sont disponibles sur le site Web www.chantierscanada.gc.ca

Also available in English under the title: Building Canada: Modern Infrastructure for a Strong Canada



CHANTIERS CANADA

Une infrastructure moderne pour un Canada fort

Plus fort, sécuritaire et meilleur

CHANTIERS
CANADA